El mundo de Cosme

Historia social los trabajadores urbanos en el Caribe Colombiano, 1850-1930



Sergio Paolo Solano de las Aguas







Sergio Paolo Solano De las Aguas



Profesor titular del Programa de Historia, de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena. Doctor en Humanidades-línea Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana-unidad Iztapalapa (Ciudad de México). Su campo de investigación se concentra en la historia del trabajo y de los trabajadores de los siglos XVIII y XIX. Por más de tres decenios ha publicado artículos, capítulos de libros y libros sobre historia de Colombia y de su región Caribe. Entre sus publicaciones se destacan: *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930* (2003); *Infancia de la nación. Colombia en el primer siglo de la república* (2011). Ha coordinado los libros *Historia social del Caribe colombiano. Territorio, indígenas, trabajadores, cultura, memoria e historia* (2011) y *Pensar la historia del trabajo y los trabajadores en América siglos XVIII y XIX* (2016).



Vendedores de agua en Barranquilla, presumiblemente a finales del siglo XIX.

El mundo de Cosme

Historia social de los trabajadores urbanos en el Caribe colombiano, 1850-1930

Sergio Paolo Solano de las Aguas

El mundo de Cosme
Historia social de los trabajadores urbanos
en el Caribe Colombiano, 1850-1930

Bogotá, octubre de 2022
ISBN: 978-958-53852-7-6

Editores
Corporación Aury Sará Marrugo Unión Sindical Obrera (USO)

Coordinador editorial y director académico de la Biblioteca:
Renán Vega Cantor

Diseño y diagramación
Alejandro Medina

Imagen deportada:
Trabajadores portuarios de la Costa Atlántica, 1930.

Imagen de contraportada:
Postal de Cartagena, a finales del siglo XIX. Litografía

Ilustraciones:
Banco de la República, Biblioteca Luis Ángel Arango, Biblioteca Nacional.

Biblioteca Diego Montaña Cuellar,
USO 100 años de lucha y dignidad
Impreso en Colombia por Editorial Nomos S.A.

A la memoria de mi madre y de mi tía,
Emma Rosa y Carmen Alicia de las Aguas Steel

A la memoria
del profesor Alberto Mayor Mora,
y del amigo Alberto Abello Vives

A la memoria de muchos amigos/as
de los años de 1970 que ya partieron

Abreviaturas:

ACMB: Archivo del Concejo Municipal de Barranquilla.
AGN, SC: Archivo General de la Nación-Colombia, Sección Colonia.
AGN SAA: Archivo General de la Nación-Colombia, Sección Archivos Anexos.
AGN, SR: Archivo General de la Nación-Colombia, Sección República.
AGN, SR, MIRE: Archivo General de la Nación-Colombia, Sección República, Ministerio de Relaciones Exteriores.
AHC: Archivo Histórico de Cartagena-Colección prensa.
AHDA: Archivo Histórico del Departamento del Atlántico-Colección prensa.
BBC: Biblioteca Bartolomé Calvo-Colección prensa microfilmada.
BLAA: Biblioteca Luís Ángel Arango-Colección prensa microfilmada.
BME: Boletín Municipal de Estadística.
BNC: Biblioteca Nacional de Colombia.

Contenido

Índice de mapas y cuadros

Planos

Cuadros

Gráficas



Mercado de ollas de barro en Cartagena

Prólogo

Polifonía historiográfica sobre el mundo del trabajo en el caribe colombiano

Renán Vega Cantor

> "El pasado es un inmenso pedregal que a muchos les gustaría recorrer como si de una autopista se tratara, mientras otros, pacientemente, van de piedra en piedra, y las levantan, porque necesitan saber qué hay debajo de ellas".
>
> José Saramago, *El viaje del elefante*, Prisa Ediciones, Bogotá, 2013, p. 35.

Sergio Paolo Solano de las Aguas es un notable y prolífico investigador. Su proyecto de vida en las lides de la indagación histórica se ha centrado en recuperar la importante, compleja y, por desgracia, desconocida historia del caribe colombiano, primordialmente en el período que transcurre desde mediados del siglo XVIII hasta la década de 1930. En decenas de ensayos, publicados en revistas académicas de Colombia y otros países, este autor reconstruye con persistencia y rigor la historia social, preferentemente la de los trabajadores y los sectores subalternos. Cada uno de sus escritos es una auténtica lección de investigación histórica, puesto que en ellos se destaca la consulta de las fuentes fundamentales para reconstruir el problema planteado, el sustento teórico que guía sus indagaciones, una mirada global para comparar con realidades similares a las que bosqueja en los asuntos propuestos, un acercamiento a la escala local para comprender las especificidades de lo propio que estudia, un respeto minucioso por vincular la exposición general con los detalles particulares. Metafóricamente hablando, el autor combina el uso del telescopio y del microscopio, para ver, al mismo tiempo, el panorama general y los detalles de lo que sucede en el plano local. Asimismo, Solano de las Aguas conjuga de manera admirable el tiempo largo, con los tiempos medios y cortos, a la hora de analizar una cuestión, mostrando que los procesos no son resultado de situaciones puramente coyunturales, sino que tienen una trayectoria

de larga duración, sin cuyo conocimiento difícilmente se pueden entender los sucesos de un momento determinado.

Todas estas características del trabajo historiográfico de Sergio Solano se plasman en el libro que ahora nos regala para esta biblioteca de la USO. Es un honor que nos llena de orgullo que seamos los primeros en dar a conocer su transcendental obra El mundo de Cosme. Agregar algo a este extraordinario libro es un poco atrevido, por la riqueza que allí se encuentra desde su primera hasta su última página. Simplemente, en este preámbulo queremos destacar algunos aspectos, entre muchos, que sobresalen en esta magistral investigación historiográfica, concentrándonos en lo que, a nuestro modo de ver, significa como aporte al mundo del trabajo del Caribe colombiano en particular, y al mundo del trabajo en general.

Impresionante documentación

Lo primero que genera admiración radica en la enorme masa documental que el autor maneja, como se constata con la cantidad de referencias en cada capítulo y con las cincuenta páginas de fuentes que aparecen en la bibliografía final de la obra. El autor ha hecho un recorrido por los archivos de la costa caribe colombiana y de otros lugares de Colombia, ha leído centenares de periódicos, miles de documentos originales, cartas, memorias, libros de viajes, testamentos, biografías y autobiografías, novelas locales y regionales, debates parlamentarios, documentos oficiales de índole nacional y regional, crónicas y reportajes periodísticos... En cuanto a estas fuentes primarias, la base fundamental de la investigación histórica, el autor no las cita o menciona para llenar espacio o incurrir en una falsa y pretenciosa erudición, sino que las trabaja con rigor, exhaustividad, perspectiva y distancia crítica, aprovechando hasta los menores detalles que allí se puedan encontrar. También nos presenta un amplio repertorio de

fuentes secundarias, configuradas por la bibliografía más representativa de la historia social de Colombia, América y Europa, referida a los múltiples asuntos que plantea en este libro. Solo basta recalcar un ejemplo: el análisis del puerto como realidad sociocultural, más allá de verlo como un simple espacio económico y lugar de tránsito de mercancías, se entiende mucho mejor en la perspectiva que esboza Solano de las Aguas, a partir del conocimiento de diversos estudios sobre puertos de América, como los de La Habana, Veracruz, Buenos Aires, o Rio de Janeiro. Esos estudios refuerzan y le dan consistencia a su llamativo análisis que hace sobre los puertos del caribe colombiano en ese sustancial primer capítulo referido al Puerto, el trabajo y sus habitantes.

La centralidad del trabajo

Una idea cardinal atraviesa este libro de principio a fin, sin necesidad de que a cada rato se esté repitiendo, sino que es su fundamento filosófico, por así decirlo. Nos referimos a la centralidad del trabajo en la sociedad capitalista que se hizo dominante en el caribe colombiano a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Esta idea es importante recalcarla en un momento en que diversas tendencias ideológicas, políticas, intelectuales, sociológicas, económicas e historiográficas anuncian, como si fuera un nuevo sentido común, que el trabajo no tiene importancia en nuestro tiempo y que los trabajadores como sujetos sociales dejaron de ser relevantes, si es que alguna vez lo fueron.

En el caso de la investigación histórica, abjurar de la centralidad del trabajo ha significado la casi desaparición de los estudios sobre los procesos productivos y laborales y la implantación de una historia culturalista en la que la vida de las sociedades pareciera transcurrir al margen de la producción y de los sujetos

que allí actúan, como si no existieran. En forma enfática, en la Introducción Solano de las Aguas señala que uno de sus propósitos principales es mostrar la centralidad del trabajo "para poder entender la formación de la moderna sociedad capitalista en la región Caribe colombiana, y que los cambios operados durante los decenios aquí estudiados en las formas de vida no se pueden entender cabalmente sin tener presente el elemento sociolaboral". (p. 40).

Este énfasis no es una cuestión arbitraria, ni mucho menos, sino un eje medular para comprender el funcionamiento general de la sociedad, en este caso la caribeña, e incluso en el terreno en que la historiografía culturalista se extasía con asuntos referidos a la identidad, a la etnicidad, a la racialización, puesto que "viejos problemas de diversa índole (por ejemplo, los étnicos y las disputas por la redistribución del capital simbólico de la prestancia social), van a ser resignificados en varias direcciones gracias a que el trabajo como actividad vital y social fue reconsiderado de distintas maneras por los diversos segmentos de la sociedad, colocándose en el centro de los problemas entre las elites, las autoridades y los sectores laborales". (p. 40).

Ahora bien, estas no son enunciados vagos y generales para reivindicar la importancia del trabajo y los trabajadores en el tránsito hacia el capitalismo, sino que se constituyen en soportes metodológicos que guían la investigación plasmada en este libro y la exposición de sus resultados en ocho grandes capítulos. En efecto, todos los aspectos considerados tienen la impronta de que el trabajo interesa, más allá de que muchos nieguen su relevancia, como se comprueba con los sustanciosos y convincentes análisis sobre la dinámica del puerto y el papel de un abigarrado y variopinto sector de trabajadores (capítulos 1 y 4), los artesanos (capítulo 3), los primeros trabajadores fabriles (capitulo 5), las formas salariales (capítulo 6), los nexos entre la política plebeya y el rol de los trabajadores como sujetos protagónicos en la

historia costeña durante todo el siglo XIX y los primeros decenios del siglo XX (capítulos 7 y 8).

En concreto, en el libro que presentamos se presenta un importante avance historiográfico en el estudio del mundo del trabajo, avance que por su trascendencia no se reduce al caso de la costa caribe colombiana, sino que, como los grandes libros que abren frontera, pocos y cada vez menos frecuentes, este se constituye en un modelo y una referencia obligatoria para los historiadores colombianos que aborden el estudio del trabajo y los trabajadores. Y lo es por múltiples razones, entre las que cabe resaltar, como aportes de gran calado de esta obra, las siguientes cuestiones, que no agotan sus importantes contribuciones:

Porque "se ocupa de la vida, pasión y muerte de los oficios manuales urbanos, las características de los mismos, sus avances, dificultades y callejones sin salidas, las técnicas que apoyaron su desarrollo, los ritmos de trabajo, los cambios y conflictos que se suscitaron cuando los avances del capitalismo demandaron la transformación y/o desaparición de las formas laborales tradicionales". (p. 51).

Se estudian "los tejidos sociales y culturales que se fueron construyendo o retroalimentando alrededor de las ocupaciones, las consecuencias de éstas sobre los estilos de vida y en las identidades sociales de sus ejercitantes, la cultura política con la que leían el ámbito de las relaciones sociolaborales establecidas con las elites empresariales y con las autoridades". (p. 51)

Se analiza con lujo de detalles la forma como los propios trabajadores conciben "su lugar en la sociedad, la mentalidad acerca de la retribución salarial justa del trabajo, la justicia social y cómo estas proveían los argumentos para justificar la protesta social". (p. 51)

Se hace una caracterización minuciosa de "la evolución de grupos laborales como los jornaleros, servidumbre doméstica,

artesanos, braceros de los puertos, navegantes, mecánicos, oficialidad de vapores, empleados del comercio y de los trabajadores del naciente sector industrial, e igualmente del mundo social, cultural a ellos ligados y de sus relaciones y conflictos con las demás sectores sociales y con las instituciones estatales". (pp. 51-52).

Las dimensiones específicas del mundo del trabajo en la costa caribe colombiana se relacionan con sus respectivos contextos sociales y culturales, un elemento básico para determinar la función del trabajo en la reproducción del orden social. Por ello, "el estudio de los oficios se realiza en un constante diálogo con la vida social y cultural, entre el trabajo como experiencia individual y como reproductor de condiciones sociales, como un elemento clave en la construcción de unos estilos de vida que descansaban sobre unas valoraciones positivas. Esto significa [...] que además de ser medios de subsistencia, las labores manuales también generan identidades grupales e individuales". (p. 52).

La cultura política tradicional de la que se apropian diversos sectores plebeyos de la sociedad se examina a partir de la retroalimentación con "algunas novedades ideológicas construidas en torno al trabajo, como fue el caso de los modernos discursos sociales sobre esta dimensión de la acción humana". En consecuencia, en este libro se recalcan las relaciones que se establecen "entre las ocupaciones, las formaciones sociales y culturales de los trabajadores, los estilos de vida, y algunos elementos de la cultura política. Para el análisis se han escogido ciertos elementos de la mentalidad colectiva compartida por algunos sectores populares sobre los estilos de vida construidos alrededor de una valoración positiva de la imagen social de los individuos y sus familias, el buen gobierno, la justicia, el salario, el nivel de vida, las relaciones con la economía de mercado, las relaciones entre el trabajo y el ocio y la protesta social". (pp. 52-53).

El tránsito hacia el capitalismo con sus formas salariales de trabajo está atravesado por un sinnúmero de tensiones y

resistencias como resultado de los cambios que se vivieron en los puertos de la costa caribe colombiana. Este análisis permite establecer "las debidas relaciones entre el mundo sociolaboral y la cultura popular, al tiempo que permite observar las dinámicas sociales que se producen entre los estratos bajos de la población, sus continuidades, fracturas y asimilaciones, como también los procesos de diferenciación que se gestaron a partir de las modificaciones operadas en el mundo laboral, social, cultural y político durante el periodo estudiado. En consecuencia, se insiste en el estudio de los procesos de diferenciación en el interior de los grupos sociales de abajo que originaron nuevos sectores". (p. 53).

Lo anterior, dicho en palabras textuales de nuestro autor, ratifica la centralidad del trabajo que se reclama en esta obra, un elemento que ilumina la comprensión de la sociedad costeña desde mediados del siglo XIX, cuando comienza el tránsito hacia el capitalismo.

Dignidad, honor y autoestima de los trabajadores

El largo período analítico de esta obra, que cubre primordialmente entre 1850 y 1930 aunque ni mucho menos se circunscribe a esos límites cronológicos tiene como telón de fondo el lento proceso de proletarización de grandes capas de pobladores rurales y urbanos de la costa atlántica. La conversión de esos sectores sociales (campesinos de hacienda, bogas de las riberas del Río Magdalena, artesanos de las ciudades...) en trabajadores asalariados no fue algo sencillo para los nacientes empresarios capitalistas, puesto que se presentó una resistencia activa y pasiva por parte de los afectados. Esa resistencia a la proletarización, un asunto del que se han ocupado historiadores de las más diversas latitudes, empezando por el caso embrionario de la Revolución Industrial en Inglaterra del siglo XVIII, es examinado por el autor

de este libro, a partir del rescate de la dignidad y autoestima que caracterizó la lucha de grandes núcleos de trabajadores a la implantación de la relación salarial capitalista.

En esa dirección, el autor recupera una categoría que hace alusión a un aspecto que en la actualidad parece prehistórico y que alude a la dignidad de los seres humanos, por más humildes que fueran. Nos referimos a la idea de honor, reivindicado como un principio ético de autoestima por parte de los sectores plebeyos y que en el siglo XIX se refería a cuestionar la idea de las elites dominantes, racistas y clasistas por antonomasia, que pensaban que el honor era una cuestión de sangre azul, de "raza superior", de noble cuna y concepciones por el estilo. Esta idea de honor como privilegio de los ricos y poderosos "blanqueados" fue cuestionada por diversos sectores subalternos desde mediados del siglo XIX, entre los que sobresalen los artesanos. Para ellos, el honor tiene un significado radicalmente novedoso y cuestionador del orden existente: se convierte en un arma para combatir la discriminación mediante la exaltación de virtudes sociales y cívicas, entre ellas la valoración del trabajo, que cuestionan los privilegios honoríficos heredados por vínculos de sangre, raza y clase. En contraposición, mediante el honor plebeyo se reivindican la solidaridad, la justicia y la honradez. En forma particular se exalta al trabajo como un valor esencial en el papel que juegan los artesanos en la construcción de la nación y como una crítica directa a los sectores de la sociedad que vivián de las rentas y la especulación. Así no se hubiera logrado una redistribución de la economía del honor a largo plazo que, entre otras cosas, hoy se expresa en el aplauso a los tropelías y crímenes de los "colombianos de bien", los artesanos reivindicaron en forma conjunta, como parte de su proyecto de reapropiación de valores liberales abstractos, la ciudadanía y la honorabilidad, signados por el papel dignificador del trabajo. En síntesis, los artesanos y otros sectores sociales plebeyos "hicieron sentir sus puntos de vistas de acuerdo con sus

tradiciones, expectativas y las apropiaciones y resignificaciones que dieron a los nuevos discursos que llegaron a lo largo de esa centuria" (p. 468).

Y esto apuntaba a combatir el honor basado en la raza y la clase mediante la reivindicación del igualitarismo, algo que aterró a las elites dominantes que, como respuesta, transitaron de su tradicional visión de una superioridad racista basada en el color de la piel y en la pureza de sangre como herencia de larga duración de la época colonial a reivindicar una superioridad biológica, apoyada en cierta lectura de la ciencia de su tiempo. El racismo se mantuvo en la sociedad costeña, pero ahora se apoyaba en moldes pretendidamente científicos, siempre con el objetivo de justificar la discriminación y la desigualdad.

El lenguaje social y político de los subalternos

Un aporte transcendental de este libro estriba en que, de manera convincente y categórica, vincula aspectos que hasta el momento habían permanecido separados en el análisis historiográfico, al disociar lo económico, lo social y lo laboral del ámbito político, en cuanto a la manera como el lenguaje de la ciudadanía, por ejemplo, está atravesado por los sentires del mundo del trabajo.

Para reconstruir esta cuestión el autor realiza un recorrido de larga duración que se remite a la primera independencia de España, cuando funcionaron las Cortes de Cádiz, momento en el cual se gesta un lenguaje que cuestiona al racismo, la esclavitud y la opresión imperantes. A partir de ese ese momento, el autor recrea, con detalle y finura, las maneras cómo se configura ese lenguaje plebeyo, mediante una reapropiación de múltiples influencias de origen colonial (como los referentes al bien común) y del pensamiento liberal. Las reformas de mediados del siglo XIX fueron trascendentales en la configuración del lenguaje de los

subalternos. Esta coyuntura, tan mencionada por la historiografía colombiana del siglo XIX, es leída desde una nueva perspectiva: la manera cómo esas reformas (abolición de la esclavitud y movilizaciones de los indígenas, por ejemplo) impulsaron la emergencia de un lenguaje social y político mediante el cual esos sectores leían la estructura social y racial en términos de intereses contrapuestos que estaban atravesados por el conflicto. En otros términos, "la convergencia de las experiencias y expectativas sociales, políticas y culturales de franjas de los sectores subalternos de Cartagena con el lenguaje político liberal que hizo referencia a las divisiones sociales, permitió que aquellos desarrollaran una conciencia sobre sus diferencias sociales respecto de las elites" (p. 507).

Una cuestión importante que enfatiza el autor, para no desviarse de su preocupación principal, radica en precisar que en "el tema del trabajo es donde más se constata el desplazamiento que fueron sufriendo las relaciones entre el lenguaje y el imaginario social. De solo estar ligado al factor racial, fue vinculándose sucesivamente con las cualidades de las personas, con los estilos de vida, con la construcción de la nación y con la explotación económica. En la mayoría de los casos las lecturas sociales y políticas se sobrepusieron a las interpretaciones económicas del trabajo" (p. 533). De ahí se desprendió el orgullo de ser trabajadores, en contraposición a unas elites que despreciaban el trabajo manual y luego, a finales del siglo XIX, eso permitió comprender que eran sometidos a la explotación por otros sectores. Y esa comprensión alentó las luchas y reivindicaciones de importantes sectores de trabajadores en las primeras décadas del siglo XX, cuando el capitalismo ya se había consolidado en la sociedad costeña.

***

Cerramos este prólogo señalando que nos encontramos ante una obra magnifica por la riqueza de sus planteamientos, por la

diversidad de fuentes empleadas, por el bagaje teórico y analítico que la sustenta y, no menos importante, por la prosa con que está escrita, clara, ágil, concisa y directa. En este libro, para demostrar aquello de que el rigor y la seriedad como criterios del pensamiento no dependen del lugar de nacimiento -como piensa cierto colonialismo intelectual que menosprecia lo que se hace en nuestros suelos y desde las universidades de "provincia"-, resuenan a la vez, muchas voces y estilos, entre ellos los del Fernand Braudel de *El Mediterráneo*, por la meticulosidad en la descripción y en el detalle del escenario espacial del puerto y de sus habitantes; las del Edward Thompson de *Costumbres en común*, por el estudio de la economía moral de la multitud y el análisis de las costumbres y tradiciones culturales de los diversos segmentos del mundo laboral de la costa caribe en la época estudiada; las del Eric Hobsbawm de *Trabajadores* y *El mundo del trabajo*, por la forma amena y atractiva con que se estudian tradiciones, prácticas, ritos y formas culturales de diversos grupos sociales, profesiones y oficios; la del Markus Rediker de *El barco de esclavos y Entre el deber y el motín*, por la manera cómo se reconstruyen los conflictos entre diversos sectores de los barcos y de los puertos[1]. Este libro es una amalgama original de todos estos autores y muchos más de diversos países de nuestra América, España y los Estados Unidos, que ha dado como resultado un libro de gran trascendencia en la historiografía colombiana y latinoamericana.

---

[1] Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 tomos, F.C.E, México, 2013 [1949]; Edward Thompson, *Costumbres en común*, Editorial Crítica, Barcelona, 1995 [1991]; Eric Hobsbawm, *Trabajadores*, Editorial Crítica, Barcelona, 1979 [1964], *El mundo del trabajo*, Editorial Crítica, Barcelona,1987 [1984]; Markus Rediker, *Entre el deber y el motín. Lucha de clases en mar abierto*, Editorial Antipersona, Madrid, 2019 [1987], *Barco de esclavos,* Ed. Capitán Swing, Madrid, 2021 [2007].

Nos encontramos ante una polifonía historiográfica en la que el autor hace gala de un conocimiento de su oficio que le permite reconstruir con finura y delicadeza a lo largo de un siglo el universo laboral del caribe colombiano, con sus múltiples sujetos y protagonistas, rastreando y escuchando la polifonía de voces y sonidos del variopinto mundo de los trabajadores de los puertos, de las primeras fábricas y de los talleres artesanales. El autor nos acerca al conocimiento de la variada tonalidad del universo laboral del Caribe colombiano, al que disecciona con la maestría y suficiencia de los artesanos que tan bien describe y analiza en su texto. Nos encontramos ante un artesano del saber histórico que despliega una impresionante erudición y capacidad analítica para conducirnos por los meandros del mundo del trabajo en la región estudiada. Solano de las Aguas es, para recuperar el epígrafe que abre este prólogo, un historiador de pedregal y no de autopista asfaltada, que levanta cada piedra para indagar sobre lo que había en el trasfondo y averiguar qué nos dice cada rastro acerca del entorno laboral de la época estudiada.

Por último, los múltiples aportes de esta obra sirven a todos aquellos que sienten algún interés por comprender lo que acontece en las sociedades contemporáneas, en las cuales el trabajo se caracteriza por involucrar un conjunto abigarrado y complejo de relaciones laborales, que deben ser estudiadas con el mismo rigor y exhaustividad que caracteriza este libro de principio a fin.

Solo deseamos a los lectores que disfruten este gran libro y al autor, nuevamente, le agradecemos por ofrecernos tan importante estudio, un patrimonio investigativo de todos los que estamos interesados en indagar sobre la historia de los trabajadores colombianos.

Bogotá, agosto 15 de 2022



Puerto fluvial de Barranquilla a comienzos del siglo XX.

Nota explicativa

Esta investigación la desarrollé durante buena parte del último decenio del siglo XX. En 1992 ingresé en calidad de profesor de tiempo completo del Programa de Historia de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena. Venía de Barranquilla, ciudad en la que durante los años de 1980 di mis primeros pasos en investigaciones sobre temas de historia económica, empresarial e industrial de ese puerto. Por ese entonces, en compañía de otros colegas, también me consagré, literalmente, a descubrir los archivos de las instituciones públicas de esa ciudad, los que hoy forman parte del Archivo Histórico del Departamento del Atlántico. Gracias a esta labor revisé una gran cantidad de documentos del siglo XIX y de los treinta primeros años del XX. Y producto de esto fue el libro, escrito en compañía del colega Jorge Conde Calderón, Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla, 1875-1930, publicado en 1993 por la Universidad de Atlántico.

Cuando arribé a Cartagena traía varios cuadernos y hojas sueltas con notas de esos repositorios sobre empresarios, industrias, trabajadores, cultura popular, organizaciones sindicales, protestas sociales, vida urbana y otros temas. Esa información la empecé a complementar con apuntes tomados de documentos y periódicos del Archivo Histórico de Cartagena, y de las copias de rollos de microfilms de la prensa de esa ciudad que reposan en la Biblioteca Bartolomé Calvo del Banco de la República de esta ciudad y en la Biblioteca Luís Ángel Arango de Bogotá y en la colección de prensa de la Biblioteca Nacional de Colombia. Al comienzo me propuse estudiar el empresariado y las industrias de Cartagena para poder tener una visión detallada sobre el aclimatamiento del capitalismo fabril en el mundo urbano de Caribe colombiano. Pero muy pronto, por las lecturas de sociología y de historia social europea que había acumulado desde comienzos de

los años de 1970, y también por razones personales, me incliné por la historia de los trabajadores de inicios del siglo XX.

Artesanos, trabajadores portuarios y fabriles ocuparon mi atención acorde con la agenda historiográfica de esos momentos. Insatisfecho con las respuestas que formulé a las preguntas que me hice sobre estos temas, luego me trasladé a estudiar el artesanado del siglo XIX, sus oficios, estilos de vida y la cultura política que construyeron durante el primer siglo de la república. En ese desplazamiento de mi campo de investigaciones el profesor Alberto Mayor Mora (qepd) tuvo una influencia muy positiva al comentar, en 1995, una conferenciade mi autoría sobre los artesanos, la valoración del trabajo y el honor en Cartagena de Indias, en el marco de un seminario organizado por el Banco de la República de esta ciudad. Desde la sociología del trabajo el profesor Mayor Mora venía investigando esas relaciones, interés que al siguiente año tomó cuerpo en su revelador libro Cabezas duras y dedos inteligentes. De ahí en adelante el estudio de los estilos de vida originado, entre otros, en la sociología histórica de Max Weber, ha sido un tema central en mis investigaciones.

Y, como de distintas maneras me he interesado en investigar el mundo del trabajo y de los trabajadores en un arco temporal prolongado (1750-1930), el tema de las condiciones socio-raciales de los trabajadores y de la sociedad en general se me impuso de forma creciente gracias a los trabajos contemporáneos pioneros de Alfonso Múnera y Aline Helg, entre otros, sobre las relaciones entre raza, sectores subordinados e independencia. Al final, mi investigación anuda las historias sobre las labores manuales, con las condiciones socio-raciales, los estilos de vida, la cultura política, agenda que he trasladado desde el 2010 a mis investigaciones acerca de los trabajadores de la Cartagena de Indias de la segunda mitad del siglo XVIII.

Cuando terminé esta investigación los estudios sobre el trabajo y los trabajadores perdían la intensidad alcanzada en decenios anteriores entre los historiadores sociales, debido a varias razones. La caída del llamado mundo socialista y la crisis del marxismo, y los nuevos campos de batallas por ampliar la democracia y los derechos civiles, todo expresado en la emersión de una sociedad civil fraccionada en varios frentes con sus conflictos particulares. Temas como la democracia liberal, la ciudadanía, los derechos de las llamadas minorías y de géneros, y otros más, ocuparon la atención de los historiadores. Pero, también, porque la historiografía sobre el trabajo y de los trabajadores no fue capaz de integrar nuevos campos de estudios y buena parte de su agenda quedó circunscrita a temas clásicos como la formación de los trabajadores, condiciones de vida, sus protestas, organizaciones e influencias de ideologías de izquierda. Esa insularidad era mucho más evidente en la historiografía colombiana, la que, con excepción de las investigaciones de Mauricio Archila, Renán Vega Cantor y Alberto Mayor Mora, seguía apegada a la "tradicional" agenda de los estudios sobre el mundo del trabajo.

El desánimo me embargó y, lo que debía ser un libro, terminó reposando en los estantes de mi biblioteca y en los discos duros de mis computadores. Por esos años lo colgué en internet y lo pasé a varios colegas en formato digital. Y ya sabemos que puede suceder con investigaciones inéditas que se ponen a circular de forma virtual. Varios amigos me censuraron ese desprendimiento, y el escritor Roberto Burgos Cantor (qepd), me advirtió que "no se debe hablar ni dar a conocer lo que no se ha publicado". Esta sentencia me llevó a retirarlo de internet, pero de alguna manera ya había empezado a andar entre el gremio con todos los riesgos que eso implica. Para solucionar ese grave riesgo resolví fragmentar el trabajo en varios artículos que he publicado en revistas colombianas y extranjeras y en capítulos de libros a los que fui invitado a colaborar y en el libro Puertos, sociedad y

conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930, que publicó en el año 2003 del Ministerio de Cultura, la Universidad de Cartagena y el Observatorio del Caribe Colombiano. En la bibliografía el lector podrá percatarse de esas publicaciones.

Transformar algunos de capítulos de este libro en artículos me demandó a actualizar algunos aspectos puntuales acorde con el estado de la historiografía a la que tenía acceso. Por eso el lector encontrará desigualdades en esas actualizaciones. En el 2017 Alberto Abello Vives (qepd) asumió la dirección de la red nacional de bibliotecas del Banco de la República, y en una visita que le hice en la Biblioteca Luís Ángel Arango de Bogotá, me expresó su interés en que este trabajo se publicara. Le manifesté mi complacencia, pero condicionada a que, por múltiples ocupaciones y porque estaba ocupado en temas del siglo XVIII, no podía dedicarme a revisarlo ni actualizarlo y que, si el área cultural del Banco de la República aprobaba publicarlo, sería en las condiciones en que estaban los originales. Me dijo que no había problema, y a comienzos del 2018 le entregué sendas copias digital e impresa. En noviembre de ese año Alberto renunció al cargo y se detuvo el trámite para la evaluación y posible publicación de libro.

Hace pocos días me escribió el historiador Renán Vega Cantor, profesor de la Universidad Pedagógica Nacional, informándome que la Unión Sindical Obrera (USO), sindicato de los trabajadores petroleros, que en el 2023 cumple cien años de existencia, le había encargado coordinar la biblioteca Diego Montaña Cuellar, la que está reeditando libros sobre historias de los trabajadores colombianos. Me expresó su interés en incluí en esa colección mi libro *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, publicación de la que el profesor Renán Vega hizo una reseña para el Boletín Cultural y Bibliográfico de la Biblioteca Luís Ángel Arango. Complacido le dije que aceptaba gustosamente pero que tenía un trabajo mucho más amplio

que estaba interesado en publicar. La expliqué las características del libro que le proponía y gustosamente aceptó. Este es el libro que usted tiene en sus manos, publicado 25 años después de haber terminado la investigación. Me hubiese gustado tener el tiempo y la disposición para revisarlo y actualizarlo. Pero otras labores concentran mi atención.

Al profesor Renán Vega Cantor expreso mi gratitud y mis reconocimientos por mantener vivo el interés por estos temas en una época en la que todo se ha vuelvo deleznable. Y también mis agradecimientos a la Unión Sindical Obrera por la publicación de esta colección de libros que rinde una merecido homenaje y reconocimiento a la memoria de Diego Montaña Cuellar, abogado laboralista que dedicó su vida a la defensa de los trabajadores.

Claustro de San Agustín,
Universidad de Cartagena
Junio 25 de 2022



Bongo con tripulación y viajeros en el río Magdalena a mediados del siglo XIX.

Presentación

Fueron mis hijos Sergio Paolo, María Camila y Catalina Andrea, quienes en diferentes momentos me hicieron caer en cuenta que debía explicar a los lectores el título que lleva este libro, pues cuando lo leyeron en el monitor me preguntaron el porqué de ese nombre, y aunque les expliqué las razones de esa escogencia, y se mostraron satisfechos, les pareció que es un título feo. Y en efecto, Cosme es un nombre del santoral católico en desuso, al que quizá pocos recordamos porque, al lado de San Damián, su hermano gemelo, es el patrono de los médicos y de los boticarios. Sin embargo, la sinceridad de mis hijos y las caras de extrañeza de otras personas me hicieron comprender que pese al rescate que se ha efectuado de la novela Cosme del escritor barranquillero José Félix Fuenmayor y publicada en 1927[1], la obra sigue siendo desconocida para muchas personas, a pesar de que el auge de la obra de Gabriel García Márquez y los consiguientes estudios sobre el llamado Grupo de Barranquilla, llevaron a redescubrir esa novela, la que pasó desapercibida para buena parte de la crítica literaria del país. Desde mediados del decenio de 1970 en adelante se cuentan en más de dos decenas los artículos periodísticos y de revistas que versan sobre esta novela y el autor[2]. Así que decidí que bien valía la pena explicar por qué esa novela había influido en una de las líneas centrales de este trabajo como es lo referido a los estilos de vida.

¿Qué aspectos hacen tan especial el universo social de la novela Cosme para que este nombre forme parte del título del libro que el lector tiene entre sus manos? Lo primero a señalar es que son evidentes las relaciones entre esta obra y el contexto histórico de la ciudad de Barranquilla de los años de 1920, pues los cambios económicos y sociales afectaron a algunos

sectores sociales y los valores sociales y personales. Por lo común los estudiosos de esta obra se centran en el análisis de las características del personaje principal, y relegan al resto a la condición de un trasfondo etéreo que sirve de marco para resaltar el drama y la comicidad de aquél. Es cierto que las ocupaciones de Cosme y don Damián importan en la medida en que sirven para destacar los avances de las formas económicas y sociales modernas y todo lo antihumano que trajeron consigo. Tampoco deja de ser cierto que las reflexiones de don Damián interesan porque denotan la impotencia de un pequeño comerciante que ejerce un oficio relacionado con el mundo artesanal frente a los avances de la economía moderna y las actitudes inmorales de los empresarios; no cabe duda de que los discursos sobre la educación se analizan para poner de presente nuevamente el drama que siglos atrás había presentado François Rabelais en su obra Gargantúa y Pantagruel, al realizar un contrapunteo entre la educación escolástica y la moderna. Quiere decir todo esto que los analistas han insistido en que a través de la historia de esta familia, José Félix Fuenmayor recrea el mundo de algunos sectores sociales que a comienzos del siglo XX vieron desmoronarse parte importante de sus estilos de vida debido a los efectos corrosivos de los avances del capitalismo en la costa Caribe que redujo la consideración social de que gozaban a los raseros de la rentabilidad y de la riqueza material, al tiempo que no alteró los factores de discriminación y exclusión social del orden social tradicional con el que convivía sin dificultades. Agreguemos de paso que esos cambios también fueron registrados por Adolfo Sundheim, otro novelista de ascendencia alemana pero oriundo de Barranquilla, quien ocho años antes de la publicación de Cosme, en su novela Fruta tropical, publicada en 1919, la que también tiene como escenario a esta ciudad portuaria colombiana, trató sobre los mismos aspectos de la pérdida del mundo valorativo frente a los avances de la mercantilización

de todos los aspectos de la vida. Contrarios a los personajes padecientes de la novela de Fuenmayor, los de Sundheim representan el mundo de quienes, en un contexto de afirmación de la mentalidad del hombre práctico y triunfante, encuentran que valores sociales como el honor, la honradez y la dignidad constituyen obstáculos para poder "triunfar" en la vida, y que en este caso lo importante no era ser sino parecer serlo. El personaje central de esta novela, un abogado oriundo de Bogotá, descubre que en Barranquilla predominaba la máxima de "Haz dinero honradamente. Y si no puedes, haz dinero". En consecuencias, les es fácil desprenderse de esas valoraciones o acomodarlas a las exigencias del triunfo material, de la buena vida[3].

De manera tácita en la novela Cosme también está presente un discurso sobre las relaciones entre patrón y trabajador, el salario, sobre la movilidad laboral, la justicia y acerca de otros aspectos de la cultura de las gentes común y corriente que son abocados en este libro. De igual manera, Fuenmayor recreó las relaciones entre ciertas ocupaciones laborales y los estilos de vida de sus ejercitantes, y las trasformaciones que ambos vivieron en el contexto del tránsito al capitalismo. Los personajes no son cualquier clase de trabajadores, ni representantes del trabajo simple no calificado. Patagato es médico, don Damián boticario y Cosme contabilista y empleado del comercio. Y para la época en que transcurre la novela las ocupaciones tenían sus jerarquías y marcaban sus diferencias. José Félix Fuenmayor había estado cerca del mundo de los empleados (en 1910 fue secretario del Banco Comercial de Barranquilla que gerenciaba su tío José Fuenmayor Reyes, y luego fue contabilista de casas comerciales) y conocía de los procedimientos utilizados por el capital para arrebatarle los bienes a los deudores imposibilitados para cumplir con las cargas contraídas. Además, ejerció el periodismo de oposición, y pertenecía al partido liberal, agrupación que por esos

años contaba con sectores militantes que empezaban a recoger toda la inconformidad suscitada por la llamada "cuestión social" de los trabajadores, y su formación intelectual, le permitió conocer las adversidades de gruesas franjas de la población barranquillera. Años después, el escritor Álvaro Cepeda Samudio declararía que los miembros del Grupo de Barranquilla se consideraban hijos de Fuenmayor, y que todos tenían la impresión de que siempre era más joven y mucho más liberal que ellos[4].

Sin embargo, y aquí viene la importancia de la novela para el estudio que presentamos a los lectores, por encima de esas diferencias en las ocupaciones y del nivel de vida material, diversos sectores sociocupacionales compartían formas de vivir, valoraciones acerca de la vida personal, familiar y pública construidas alrededor de la proyección de una imagen positiva que les granjeara el respeto y la consideración de los demás. La buena estima, consideración y el respeto recibido, poseían sus gradaciones en función factores de índole étnica, procedencia familiar, educación, imágenes sociales proyectadas, valoración de los oficios, pertenencia a redes políticas y sociales, militancia política y otros. En efecto, el universo de las valoraciones que construyen los grupos sociales sobre si mismos y acerca de los demás sectores, las relaciones de alteridades sociales y la manera como desde el poder se ordena y clasifica la sociedad de una época dada, implica que existe una distribución asimétrica de la prestancia social, de eso que Tzvetan Todorov ha llamado la búsqueda del reconocimiento como una de las condiciones básicas de la existencia humana[5].

Entonces, el universo social representado en la novela va mucho más allá de las vicisitudes y desgracias personales padecidas por Cosme. Trata sobre la fragilidad de un mundo del que personas y sus familias podían ser arrojadas por cualquier traspié que colocara en entredicho una honorabilidad lograda con dificultad, con muchos sacrificios y mantenida con mu-

cha desazón. Y no se crea que se trata de un mundo inventado por Fuenmayor, pues hasta donde la investigación histórica arroja luces los orígenes de este estilo de vida se remontan a la segunda mitad del siglo XVIII cuando sectores de mestizos, negros libres y blancos pobres comenzaron a presionar para que la dignidad humana no fuese medida solo con base en el rasero de la "cuna de nacimiento", es decir, por la limpieza de sangre, la condición étnica blanca y por pertenecer a una familia prestante. Exigían estos sectores que, al lado de estas formas tradicionales de prestancia social, también se valorara el esfuerzo personal y familiar de aquellos que llevaban una vida decorosa y construida con esfuerzos, con trabajo[6]. "Hijo de su propio esfuerzo", "hijo del trabajo" fueron expresiones muy comunes a lo largo del periodo comprendido en esta investigación para referirse a estas personas, como también lo fue hasta hace poco la expresión racista "lástima que su color le ofende", utilizada para referirse a las gentes de color que hacían gala de esos atributos de consideración social. Esos sectores participaron en la lucha por la república con la aspiración de conseguir los espacios que bajo el régimen colonial les costaba ingentes trabajos. La ciudadanía fue la aspiración que los motivó y bajo el diseño de estrategias personales y familiares, abrieron brechas al orden social para permitirse la movilidad social en un sentido muy preciso: salir del estado de indiferenciación social que supone el calificativo de popular y ganarse un estatus de reconocimiento y de diferencia[7].

Entonces, el tejido de estas valoraciones es el que sostiene buena parte de la tragedia escenificada en la novela Cosme, y es a este mundo al que constantemente nos referiremos mediante una estrategia discursiva que combina el análisis de las ocupaciones con la construcción de las identidades laborales, los estilos de vida, la cultura política y las formas de reaccionar frente a las injusticias sociales. Aunque el universo social de Cosme es el de una familia de capa media baja, lo que la

investigación muestra es que esas formas de vida, con diversas gradaciones, cobijaban a gruesos sectores de la población.

I

El libro expone los resultados de una investigación sobre el mundo laboral, social y cultural de grandes sectores de la población urbana de región Caribe colombiana, específicamente del llamado Bolívar Grande[8*], en un contexto de nacimiento y consolidación de la moderna sociedad capitalista. Uno de los hechos sociales más significativos escenificado en esta región desde finales del siglo XIX y hasta mucho después de 1930 fue la creciente generalización de las formas del trabajo libre asalariado entre amplios sectores de la población. La observación de los censos de población y ocupacionales realizados durante ese lapso de tiempo permite constatar que grandes grupos sociales que hasta entonces habían vivido por fuera de los circuitos mercantiles, ganando el sustento de manera independiente o sometidos a una dependencia social que aún no se ha estudiado exhaustivamente, empezaron a verse desprovistos de sus medios tradicionales de vida, rompieron los lazos de dependencia y empezaron a vivir a cuenta de la venta de la fuerza de trabajo. La comparación de las cifras sobre las ocupaciones contenidas en los diferentes censos permite colegir que para los últimos decenios del período que estudiamos el trabajo asalariado cobijaba a la mayoría de las personas vinculadas a los puertos, transporte y comunicaciones, comercio, artesanías, construcción, del incipiente sector industrial y de los oficios varios como eran los jornaleros de todo tipo. Los cambios sociales que se operaron, en especial en las formas de vida y en los vínculos entre distintos los grupos sociales y de estos con el poder, fue una realidad visible en la época por medio de la llamada "cuestión social", entendida como el conjunto de problemas que trajo el surgimiento de las modernas formas de trabajo hasta entonces desconocidas, y como

la irrupción de las modernas formas de protesta social como recientemente lo ha mostrado Renán Vega Cantor en su exhaustivo estudio sobre el tema, y unos pocos años atrás lo había hecho Mauricio Archila. Esto llevó a que durante parte del siglo XX la vida social y política de los principales centros urbanos de la Costa estuviera marcada por los conflictos y protestas de los trabajadores asalariados, los que en buena medida determinaron el diseño de una gran porción de las políticas públicas y empresariales de las elites y del Estado, en los que muchas veces se jugaron la suerte las intenciones favorables o contrarias a cualquier proyecto de modernidad social, política y cultural.

Pese a ser un tema que encierra una gran diversidad de variables para analizar, la poca atención que le han prestado los historiadores se debe a que al trabajo solo se le ve como un descarnado dato económico en la cuantificación de las ocupaciones y de la composición social de las sociedades. Al olvidarse que el trabajo es más que una cifra que devela la posición de los individuos en un sistema económico, el mundo de los trabajadores manuales tiende a reducirse a la sola condición de explotados, insistiendo los estudios en el tema de las reacciones sociales frente a la explotación y a los proyectos políticos de cambio social que pueden concebir para salir de esa situación. Por eso, durante mucho tiempo los historiadores solo se interesaron por los aspectos políticos, ideológicos y en la protesta social de los trabajadores con el fin de constatar la presencia o ausencia de las ideologías revolucionarias modernas, o para medir el impacto que tenía el crecimiento económico sobre los grupos sociales.

En la actualidad, la agenda investigativa sobre el mundo del trabajo se ha vuelto más compleja debido a su ubicación en un terreno limítrofe entre la sociología del trabajo, la antropología social y cultural, la economía, la sicología social, la administración industrial y la historia social, entre otras

disciplinas. Hoy, cuando se concibe la subjetividad grupal e individual como una construcción social que depende tanto de las formas como los sectores sociales perciben e internalizan el conjunto de relaciones objetivas en que se desarrollan, como de las situaciones comunicativas que establecen en ese mundo de interacciones, no se puede omitir el hecho de que en ella el trabajo constituye un vínculo primordial entre los individuos y los grupos sociales, la sociedad y el poder, al tiempo que es un soporte esencial en la construcción de la identidad de aquellos. Por eso, ahora las investigaciones comprenden aspectos del mundo laboral propiamente dicho tales como las características de las industrias y sus relaciones con la organización del trabajo, la tecnología utilizada, los estilos administrativos aplicados, la organización técnica del trabajo, los estímulos concedidos a los trabajadores para aumentar la productividad, las diversas ocupaciones, el aprendizaje de las técnicas y la calificación de la mano de obra, procedencia y tradiciones de los oficios, la prestancia de los mismos. Las pesquisas también se han extendido al mundo social en la medida en que se concede importancia al estudio de la unidad familiar como espacio de reproducción social y de prolongación de los oficios, al campo de la vida cotidiana de los trabajadores y de otros sectores sociales en los que se originaron, al tiempo que se mira con sumo interés las tradiciones culturales y políticas de las que provenían, la literatura y el folclore, el estudio de las ideologías inherentes y derivadas, las relaciones y contradicciones con las formas de poder institucionalizadas, vínculos con los otros sectores marginados, condiciones de vida, las relaciones de género, como estaba concebido el orden social, etc.[9]. Incluso un tema como las protestas y los conflictos sociales, actualmente se enmarca en una visión mucho más compleja, donde variables institucionales, ideologías, tradiciones, organizaciones, contextos, relaciones interclasistas e intra-clasistas y otras, explican la evolución, por ejemplo, del

fenómeno huelguístico, como también las formas de protestas que le antecedieron, lo que a su vez sirve para conocer las vías asumidas y momentos en los que se construyó una identidad de clase, es decir, el proceso a través del cual los trabajadores terminaron asumiéndose como un grupo social diferente a los demás sectores sociales y con unos intereses específicos que los diferenciaban[10].

Entonces, no cabe la menor duda de que el mundo del trabajo constituye un aspecto fundamental para estudiar a las sociedades y las direcciones y características asumidas por el cambio social, dado que anuda múltiples aspectos en torno a unos grupos sociales específicos, cuestiones que serían mucho más difíciles de observar sin la delimitación previa de algunos actores sociales con ciertas características homogéneas. No debe olvidarse que este ha sido un aspecto que ha permitido que desde los años de 1960 la historiografía social internacional avanzara y que se consolidara como uno de los campos más sólidos en la investigación del pasado de las sociedades. Desde aquí la investigación se fue extendiendo en diversas direcciones y fue involucrando a muchos otros sectores sociolaborales, e introduciendo nuevas variables en los análisis. El resultado ha sido que en la actualidad la historia del mundo sociolaboral y de todo lo que de ella se deriva es uno de los campos temáticos más sólidos a nivel internacional, prestándose a una permanente retroalimentación de sus temas.

II

Aunque existen estudios sobre los trabajadores modernos de la región Caribe colombiana[11], quedan muchos aspectos por develar y/o reinterpretar a la luz del planteamiento de nuevos problemas y mediante el empleo de nuevos modelos y métodos investigativos y acudiendo a nuevas fuentes. Sobre esta región, pese a que contamos con una historiografía muy preocupada por el estudio de la identidad y del regionalismo como

su expresión política, este campo de investigaciones no ha tenido tanta acogida, lo que no deja de ser paradójico si se tiene en cuenta que el tema del trabajo está en el centro del juego de las imágenes y contraimágenes que se han construido desde las demás regiones del país y desde el exterior sobre la cultura costeña. En medio de un mundo cada vez más atribulado por la racionalidad económica capitalista contemporánea que obliga a buscar otras facetas de la vida humana que parecen haberse perdido, se ha construido una imagen de la Costa norte colombiana y de la cuenca del Caribe que la asimila solo al disfrute, al ocio y al "desorden generalizado"[12], imagen que es más lo que esconde que lo que muestra. Esto ha determinado entre los investigadores sociales de esta región un precario interés por el tema del trabajo, aludido de manera elusiva en la mayoría de los estudios sobre esta zona de las Américas.

Pues bien, en contravía con la creencia de que el trabajo es solo un tema propio del mundo desarrollado, uno de los propósitos de este libro es mostrar su centralidad para poder entender la formación de la moderna sociedad capitalista en la región Caribe colombiana, y que los cambios operados durante los decenios aquí estudiados en las formas de vida no se pueden entender cabalmente sin tener presente el elemento sociolaboral. Así, viejos problemas de diversa índole (por ejemplo, los étnicos y las disputas por la redistribución del capital simbólico de la prestancia social), van a ser resignificados en varias direcciones gracias a que el trabajo como actividad vital y social fueron reconsiderados de distintas maneras por los diversos segmentos de la sociedad, colocándose en el centro de los problemas entre las elites, las autoridades y los sectores laborales.

El escaso conocimiento que tenemos acerca del tema también se debe a que la gestación de la moderna historiografía sobre esta región en el decenio de 1980 estuvo muy ligada al acuciante interrogante colectivo sobre las causas de su atraso

material y las relaciones Estado central-región resaltando los elementos del tránsito al capitalismo y sus agentes de punta, las elites empresariales. Las respuestas dadas acentuaron sus énfasis sobre los aspectos económicos y políticos, mientras que los factores sociales y culturales ocuparon un segundo plano o fueron analizados solo a partir de la economía[13]. El modelo señalado tiene su mejor exponente en Eduardo Posada quien considera que uno de los obstáculos que encontró la aclimatación de la economía moderna en la región costeña fue el contexto social caracterizado por el "relativo relajamiento de las relaciones sociales" que imposibilitaba la cohesión social y generaba una población amante de su independencia e insubordinada frente a toda forma de control y de disciplina impuesta. Según esta tesis, que recoge de los estudios de Orlando Fals Borda sobre la sociedad agraria costeña, esa laxitud se debió a la débil cohesión social debido a la escasa presencia de las instituciones (Estado e iglesia) en la vida individual y social de la región, y a la dispersión de la población en un vasto territorio por la ausencia de vías de comunicación. Además, gruesas franjas de la población accedían a medios de subsistencia por fuera de la economía de mercado y en condiciones de aislamiento social, permitiéndoles ser refractarios a toda subordinación. El resultado de estas condiciones entre la población fue el apego a una "[...] independencia que caracterizaba a las relaciones sociales en buena parte de la región. Esa independencia iba acompañada por un sentimiento de igualdad –y una resistencia a toda subordinación- que matizaba las jerarquías"[14].

Según este historiador, de este contexto social y cultural provienen los trabajadores asalariados modernos, los que se formaron cuando esas formas de vida independientes empezaron a ser cercadas debido a "[...] la presión demográfica y el crecimiento de la economía de mercado [que] impusieron crecientes limitaciones al uso de los recursos, mientras determinaban nuevos patrones de relaciones sociales." Esas franjas de

pobladores desposeídos y sin acceso a los recursos naturales públicos satisficieron las necesidades del incipiente sector fabril costeño, de las haciendas, de los complejos agroindustriales y de la construcción de obras públicas. El acervo cultural que les permitió justificar sus protestas y enfrentamientos con los empresarios y el Estado combinó "[...] su propia tradición libertaria, e influidos por diversas corrientes [anarquismo, socialismo y comunismo], se desarrolló un movimiento sindical de la Costa, cuya actividad se destacó sobre todo en los puertos, en las emergentes industrias de Barranquilla y Cartagena, y en la zona bananera". Entre los partícipes de esa tradición e innovaciones sobresalían los trabajadores del sistema de transporte, pues éste, "con su red de actividades afines en los puertos ribereños a lo largo del Magdalena, su contribución a la generación de empleos -cargue y descargue de mercancías, construcción y reparación de embarcaciones, tripulación de buques- fue muy significativa para la economía de la Costa. Una temprana proliferación de herreros y carpinteros en Barranquilla estuvo también ligada al desarrollo del transporte fluvial". Estos trabajadores fueron los principales actores de las agitaciones laborales en la industria naviera y a lo largo del río Magdalena, y sus luchas se vieron favorecidas por "[...] la misma desorganización de las industrias navieras, [la que] agudizó la crisis del transporte fluvial". En torno a las consecuencias de esas luchas añade: "Sin desconocer la justicia de sus demandas, hay que tener cautela, antes de glorificar la beligerancia sindical que se desarrolló en la Costa. Si bien en el corto plazo algunos grupos de trabajadores conquistaron ciertos beneficios, el creciente peso de los costos laborales fue una barrera adicional significante a la diversidad de problemas que frenaban el desarrollo de la economía regional". Una de las consecuencias de esa radicalidad sindical era el desempleo, pues los empresarios hacían recaer los altos costos de la mano de obra en la disminución del personal[15].

Los historiadores de la protesta y organización social obrera, desde perspectivas y énfasis muy diferentes a los de Posada, ya habían observado algo parecido sobre la laxitud de los mecanismos de control social y la actitud de insubordinación entre los habitantes de la Costa. Desde finales de los años de 1960 Miguel Urrutia sugirió la existencia de una relación entre cultura portuaria y radicalidad de las luchas obreras en las principales ciudades de la Costa, como lo hicieron después Víctor Manuel Moncayo y Fernando Rojas, quienes vincularon la ausencia de una fuerte vida institucional y la cultura popular "libertaria" para explicar por qué hasta 1930 las luchas de los trabajadores conllevaban una dinámica de enfrentamientos con el Estado. Algo parecido sustenta la tesis de "sindicalismo de revuelta" de Daniel Pècaut. En efecto, Miguel Urrutia (1969) había insinuado algunas ideas acerca de las características de la protesta social de los trabajadores del transporte (algunas de ellas latentes en las memorias de Ignacio Torres Giraldo) y de los puertos caribeños antes de 1930. Urrutia se preocupó por las implicaciones sociales del desarrollo económico alcanzado por el país durante los primeros decenios del siglo XX[16], tomando como universo de análisis a la clase obrera y su función en ese crecimiento. Simplificando al máximo, el modelo interpretativo de este historiador sugiere que el escaso adelanto de la economía moderna produjo una clase obrera débil, pues una exigua industrial fabril especializada en la producción de bienes de consumo por lo regular demandaba una escasa calificación de la mano de obra empleada. En consecuencia, entre los trabajadores predominaban los sectores no calificados, con escasa capacidad de organización y de negociación, y obligados a recurrir a acciones violentas para lograr sus reivindicaciones. Estos trabajadores asalariados representaban una minoría en el contexto del país de ese entonces en el que el panorama laboral estaba marcado por relaciones sociales no asalariadas, y en los espacios

urbanos predominaba la pequeña producción en talleres artesanales y pequeñas manufacturas. Al lado de esa producción artesanal y manufacturera, el sector industrial propiamente dicho era prácticamente inexistente, aunque comenzaba a hacer presencia en algunas ciudades. Allí el sindicalismo se imposibilitaba tanto por la dispersión de los pequeños núcleos de trabajadores (compuesto en un gran porcentaje por niños y mujeres), como por una mejor remuneración[17].

En ese contexto de debilidad estructural, Urrutia resaltó a los puertos como sitios de concentración de grandes cantidades de trabajadores asalariados, cuya relación con la tecnología moderna permitía a algunos sectores la calificación de la mano de obra, lo que dejaba su huella en su capacidad de negociación. Estableció una relación entre la condición abierta del puerto a las culturas externas, la concentración y calificación de la mano de obra, y la protesta de los trabajadores. A esta la hace depender de la calificación de la mano de obra y de la presión del mercado laboral. El sindicalismo es propio de los trabajadores calificados que afrontan poca competencia laboral, y lo liga a la economía moderna (puertos, transportes, fábricas, enclaves extranjeros, obras públicas). Sin embargo, la mano de obra no calificada tuvo a su favor el hecho de que el puerto era un sitio de arribo de ideologías cuyos partidarios la organizaron. Entonces, las características de la protesta no solo dependieron de la calificación y del mercado laboral, sino también de las influencias ideológicas. A los trabajadores calificados (mecánicos e ingenieros de la navegación y ferrocarriles), el monopolio de los oficios les permitía una gran capacidad de negociación, por lo que sus protestas eran pacíficas. Los no calificados (tripulantes, braceros y otras ocupaciones sin calificación), como sus oficios atraían gran competencia, tuvieron que acudir al sindicalismo violento para evitar que sus protestas fueran derrotadas por los esquiroles. Además, las formas espontáneas y desorganizadas hacían de sus luchas

tierra fértil para el florecimiento de anarcosindicalismo, el que, aunque hizo presencia no logró arraigo entre la población laboral. La expresión de este sindicalismo fue censurada por la dirigencia liberal, lo que después de la huelga portuaria de 1918 alejó a los dirigentes sindicales de aquélla y los acercó al socialismo. Aunque no lo señala se puede suponer que en el enfrentamiento con los esquiroles los trabajadores llegaban a enfrentarse al Estado, lo que era una lógica consecuencia de la actitud represiva de éste[18].

A pesar de su importancia, los argumentos de Urrutia fueron dejados a un lado dos años después por Edgar Caicedo (1971), representante, con Ignacio Torres Giraldo y Medófilo Medina (1980), de la versión leninista sobre la formación de la clase trabajadora moderna. Para la misma época el sociólogo francés Daniel Pècaut (1973), representante del modelo teórico dependentista, con base en la información de la obra Los Inconformes de Ignacio Torres Giraldo, en ese entonces aún memoria inédita de este dirigente obrero de la primera mitad del siglo XX, tocó el tema de las luchas de los trabajadores portuarios y del transporte antes de 1930, para caracterizarlas como un "sindicalismo de revuelta", por carecer de organización y de propósitos políticos claros e independientes de los partidos tradicionales, por sus formas espontáneas y por fuera de los precarios mecanismos institucionales (las leyes laborales de 1919 y 1920), lo que las obligaba a la búsqueda de la solidaridad popular de la que dependía el logro de las reivindicaciones muchas veces no formuladas de manera expresa. Para Pècaut, ese "espíritu de revuelta" imposibilitó hasta cierto punto la organización pese a que existieron redes de solidaridades que fueron integrando a los trabajadores del transporte a través de sus movimientos de protestas. Según esta interpretación, se asistió al proceso de integración del sector laboral del área del transporte, y por medio de estos de la clase obrera. Durante

la segunda mitad de los años 1920 la protesta obrera asumió las características de un "sindicalismo revolucionario", pero sin influencias ideológicas externas, aunque se tiene referencias de estas doctrinas y se citan con frecuencia (nótese la diferencia con Urrutia, para quien el "sindicalismo violento" también se debió a las influencias del anarcosindicalismo y comunistas). En conclusión, para Pècaut,

> [...] estos primeros movimientos oscilan entre la revuelta y la insatisfacción, debido generalmente a la ausencia de una fuerte organización, a pesar de que se apoyan en una cierta solidaridad. Afrontan el rechazo de los patronos y no pueden recurrir tampoco al arbitraje de un Estado pues desconoce de antemano la legitimidad de sus acciones. Simple insatisfacción, en ausencia de una verdadera politización y con el mantenimiento de los vínculos con los jefes liberales tradicionales; revuelta, en la medida en que la existencia misma de una solidaridad concreta y el enfrentamiento con formas brutales de dominación engendran, de hecho, una cierta conciencia colectiva contra esta dominación[19].

Pero en esa espontaneidad Víctor Moncayo y Fernando Rojas (1978) ven el potencial revolucionario del movimiento obrero, en especial en su sector de transportadores de los tres primeros decenios del siglo XX, el que se apagaría con las políticas laborales de los gobiernos liberales de los años 1930 que terminaron por controlarlo a través de la institucionalización de la protesta obrera. Para estos autores, ese protagonismo y potencial revolucionario se debió a que el modelo económico agroexportador privilegió "[...] el crecimiento de sectores indirectamente productivos como el transporte y el embarque de productos, y otorgan importancia al desarrollo de toda una infraestructura de comunicaciones, principalmente orientada hacia los puertos". Aquí se desarrollan relaciones económicas y sociales de corte capitalista y por consecuencia, el sindicalismo que surge de la experiencia de la protesta es de talante "[...] obrero, aunque limitado y balbuciente" porque se enfrenta al Estado debido a la ausencia de medios institucionales

que canalicen el conflicto social. Este sindicalismo (propio de los trabajadores del transporte, fábricas, enclaves extranjeros y obras públicas) contrasta con el que se desarrolló en las formas de producción urbanas precapitalistas (artesanías y manufacturas) de corte "gremial o de oficios". Este era una prolongación de las organizaciones artesanales decimonónicas y también estuvo motivado por el enfrentamiento, al lado de los pequeños comerciantes, contra el liberalismo económico. Sus aspiraciones son presentadas como las de una clase media: representatividad política, mutualismo, paternalismo, respeto a la ley, proteccionismo, industria nacional, etc. Los conflictos de los primeros son más importantes que los del gremial, y se estructuran en torno a lo salarial y a la jornada de trabajo. La ausencia de mecanismos institucionales mediadores, lo lleva a enfrentamientos con el Estado y al

> [...] surgimiento de conciencia revolucionaria, que mostraban a la clase obrera cómo la organización, la dirección y el sentido de la lucha no se daban con la ayuda o colaboración del Estado, sino precisamente contra él. En razón de ese carácter no se encuentran en esos movimientos reivindicativos peticiones dirigidas al Estado en orden a obtener su protección, como serían solicitudes referentes al reconocimiento de las organizaciones sindicales o del derecho de huelga. Y es por ello también, que los primeros estatutos sobre la huelga no pueden verse como conquistas alcanzadas por el movimiento obrero de entonces, para asegurar el respeto jurídico de ese medio de combate, probada ya en la lucha y que había dado sus frutos por fuera de toda mediación estatal. Por el contrario, las normas legales sobre la huelga son pura y simplemente iniciativas del Estado de las clases dominantes, para evitar el desbordamiento de la lucha de clases[20].

Si los estudios de los años de 1960 y 1970 privilegiaron el estudio de la protesta y de la organización gremial y política de los trabajadores y sus confrontaciones con los empresarios y el Estado teniendo como ámbito de análisis el espacio nacional, los ensayos de los años de 1980 en adelante, aunque hacen de

lo político una variable fundamental en sus análisis, lo leen desde la especificidad de lo social y cultural (incluyendo aquí la política), intentando equilibrar las relaciones y singularidades entre lo regional y lo nacional. Para el caso del estudio sectorial de los trabajadores, la vocación nacional de la historiografía de aquellos decenios la limitaban para lanzar una mirada más diseccionada que le permitiera establecer los factores sociales, culturales y políticos regionales que podían incidir en el grado de radicalidad de los sectores que integran a esa clase. Aunque Daniel Pècaut había llamado la atención sobre la necesidad de un estudio de esa naturaleza, su interés concreto estaba por el lado de la protesta de los trabajadores portuarios y del transporte, e indagar el grado de influencia de las ideologías radicales que empezaron a llegar al país con los inicios del siglo XX, por lo que fue poco lo que avanzó en esta dirección.

Además, muchas de las posibilidades de desarrollo de esta historiografía se vieron truncadas por estar inspirados algunos de sus representantes en el modelo leninista de la doble conciencia entre los trabajadores (la burguesa -prestada- que se expresaba sobremanera en la lucha por mejoras salariales y de condiciones de trabajo, reducción de la jornada laboral, y la proletaria, la conciencia de clase, de su destino histórico) y en el tránsito de la primera a la segunda gracias al partido revolucionario, como son los casos de las obras de Edgar Caicedo y Medófilo Medina. Por razones inherentes a ese modelo que opera con conciencias antitéticas, esta historiografía solo se empecinó en estudiar a los trabajadores de vanguardia y sus acciones, por lo que miraron de soslayo otros niveles de la misma y sus expresiones en la vida cotidiana, sindical y política, y por la misma razón pasaron rápidamente por los movimientos sociales anteriores a 1930, pues es a partir de esta fecha que encontraron a sus actores[21].

Por eso, con la profesionalización de los estudios históricos, con las influencias de nuevas perspectivas analíticas

basadas o derivadas de la historiografía social inglesa y con la crisis de las versiones oficiales del marxismo, desde finales de los años de 1980 se empezó a asistir al desarrollo de unas novedosas perspectivas en los estudios sobre los trabajadores y la protesta social urbana. Los trabajos más sobresalientes son los de Mauricio Archila y Renán Vega Cantor los que han iniciado una nueva etapa en los estudios sobre el conflictivo proceso de formación de los trabajadores asalariados modernos y sus expresiones culturales. Tomando como espacio de análisis a cuatro ciudades colombianas representativas de culturas populares diferentes (Bogotá, Medellín, Barrancabermeja y Barranquilla), Mauricio Archila reconstruyó la formación de sus trabajadores, teniendo como referentes teóricos y metodológicos los aportes de la historiografía social anglosajona. A este historiador le ha interesado la formación de una identidad de clase entre los obreros, para lo cual ha analizado los contextos económicos, sociales y culturales de esas ciudades, las tradiciones culturales heredadas por parte de los trabajadores y las innovaciones ideológicas recibidas, todo visto en medio de los conflictos sociales que vivieron durante la primera mitad del siglo XX[22].

Para Archila, en Barranquilla el crecimiento de las actividades económicas ligadas al puerto atrajo corrientes migratorias de la región, las que se encargaron de convertirla en una síntesis de la cultura popular costeña, mientras que las inmigraciones de extranjeros impulsaron su desarrollo económico, otorgándole "el cosmopolitismo cultural que se respiraba en la ciudad". Barranquilla será el puerto de entrada de todas las principales innovaciones culturales. Paralelo a la actividad portuaria se fue formando un sector industrial. Para finales de los años 1930, el 30% de los habitantes de esa ciudad dependían de un salario para su reproducción. Esto creaba un mercado que estimulaba la industrialización local, favorecida (y en esto Archila está en vía contraria con Posada) porque "la

baja calificación de la mano de obra, común a todo el país, y la debilidad inicial en las organizaciones de defensa de los trabajadores, hacían del factor costo salarial otro incentivo para una temprana industrialización". El sector clave de la clase obrera fue el de los transportadores, el que protagonizó el mayor número de protestas durante la primera mitad del siglo XX, motivadas tanto por mejoras salariales como condiciones laborales y alimenticias "más humanas". Paralelo a estas luchas surgió la organización gremial de estos trabajadores, mutuarias hasta finales de los años 1920 y sindicatos de industrias después de 1930. La fortaleza de sus protestas en parte se debió a que ligaron su suerte a la de los gobiernos de la República Liberal; pero su debilidad también fue la misma. Todo esto terminó afectando a la economía barranquillera pues "Así como la actividad transportadora había generado ese crecimiento económico, también ella será responsable de las crisis por las que atraviesa la ciudad. El destino de Barranquilla seguía ligado al río y al transporte en general".

Renán Vega también asume una perspectiva similar en su estudio sobre la protesta social en Colombia[23]. Su detallado estudio abarca casi todas las formas de protestas llevadas a cabo por la diversidad de sectores que integraban a las gentes de abajo, tanto de manera sectorial como aquellas acciones de naturaleza policlasista que demandaba reivindicaciones de diversas comunidades. Como bien lo dice este autor, la metodología que orienta sus indagaciones sobre el tema recoge las experiencias acuñadas por distintas tradiciones historiográficas interesadas en estudiar a la gente común y corriente, en especial, en los procedimientos empleados para reconstruir las condiciones concretas en que se desarrollaron las protestas, los sectores en ellas involucrados, las aspiraciones demandadas y las ideologías manifiestas y latentes que las orientaban. R. Vega se detiene con lujo de detallen en las expectativas y en las condiciones de la mentalidad colectiva que justificaban

cada protesta, para develar los universos mentales colectivos y las respectivas novedades ideológicas que los atravesaban. Así, condiciones materiales de vida, impacto de los procesos de modernización capitalista sobre los sectores subordinados, ideologías tradicionales y novedosas, las formas que adquirieron las acciones directas y las actitudes de las elites, la iglesia y las autoridades, son conjugadas con gran solvencia por este historiador, para mostrarnos la existencia de una significativa tradición de rebeldía en Colombia[24].

III

Pues bien, en el contexto de esta historiografía, pero también recogiendo los logros de los estudios sobre la cultura popular, la cultura política y el elemento racial como piezas claves para entender la configuración social de la región de la costa Caribe, el libro que presentamos al público se ocupa, en primer lugar, de la vida, pasión y muerte de los oficios manuales urbanos, las características de los mismos, sus avances, dificultades y callejones sin salidas, las técnicas que apoyaron su desarrollo, los ritmos de trabajo, los cambios y conflictos que se suscitaron cuando los avances del capitalismo demandó la transformación y/o desaparición de las formas laborales tradicionales. En él también se estudian los tejidos sociales y culturales que se fueron construyendo o retroalimentando alrededor de las ocupaciones, las consecuencias de éstas sobre los estilos de vida y en las identidades sociales de sus ejercitantes, la cultura política con la que leían el ámbito de las relaciones socio-laborales establecidas con las elites empresariales y con las autoridades, la manera de concebir su lugar en la sociedad, la mentalidad acerca de la retribución salarial justa del trabajo, la justicia social y cómo estas proveían los argumentos para justificar la protesta social. En este sentido, y a diferencia de la historiografía sobre los trabajadores costeños producida hasta ahora, esta obra se ocupa de la evolución de grupos

labores como los jornaleros, servidumbre doméstica, artesanos, braceros de los puertos, navegantes, mecánicos, oficialidad de vapores, empleados del comercio y de los trabajadores del naciente sector industrial, e igualmente del mundo social, cultural a ellos ligados y de sus relaciones y conflictos con las demás sectores sociales y con las instituciones estatales.

En segundo lugar, las dimensiones específicas del mundo del trabajo aparecen vinculadas a sus respectivos contextos sociales y culturales, lo que ayuda a determinar la función de aquél en la reproducción del orden social. Así, el estudio de los oficios se realiza en un constante diálogo con la vida social y cultural, entre el trabajo como experiencia individual y como reproductor de condiciones sociales, como un elemento clave en la construcción de unos estilos de vida que descansaban sobre unas valoraciones positivas. Esto significa, como ya se insinuó, que además de ser medios de subsistencia, las labores manuales también generan identidades grupales e individuales. De igual forma se estudia en qué medida la cultura política "tradicional" construida y/o apropiada por estos sectores, pudo ser retroalimentada por algunas novedades ideológicas construidas en torno al trabajo, como fue el caso de los modernos discursos sociales sobre esta dimensión de la acción humana. De esta forma, se puede observar cómo los miembros de un oficio mantienen vivencias similares entre sí, y cómo sus relaciones con otros grupos ocupacionales se desenvuelven, en cierto grado y en ciertos ámbitos básicos de su vida, dentro del proceso de trabajo específico, o estaban determinado por el mismo[25].

De ahí que en este libro se estudien las relaciones entre las ocupaciones, las formaciones sociales y culturales de los trabajadores, los estilos de vida, y algunos elementos de la cultura política. Para el análisis se han escogido algunos elementos de la mentalidad colectiva compartida por algunos sectores populares sobre los estilos de vida construidos alrededor de

una valoración positiva de la imagen social de los individuos y sus familias, el buen gobierno, la justicia, el salario, el nivel de vida, las relaciones con la economía de mercado, las relaciones entre el trabajo y el ocio y la protesta social. Esos aspectos de la vida social y cultural de estos sectores son estudiados en el contexto de las tensiones a que se vieron sometidos por las transformaciones que vivieron grupos sociales tradicionales y por el surgimiento de otros nuevos en concordancia con los cambios que se escenificaron en los principales epicentros portuarios de la región costeña en el periodo comprendido entre las reformas liberales de mediados del siglo XIX y la crisis económica de 1929-1932. El análisis de estas variables sirve para establecer las debidas relaciones entre el mundo sociolaboral y la cultura popular, al tiempo que permite observar las dinámicas sociales que se producen entre los estratos bajos de la población, sus continuidades, fracturas y asimilaciones, como también los procesos de diferenciación que se gestaron a partir de las modificaciones operadas en el mundo laboral, social, cultural y político durante el periodo estudiado. En consecuencia, se insiste en el estudio de los procesos de diferenciación al interior de los grupos sociales de abajo que originaron nuevos sectores.

El estudio de esta dialéctica permite comprender por razones ya estudiadas por Mauricio Archila y que no repetiremos aquí, que, en la región costeña, al igual que en el resto de Colombia, no existió una cultura obrera en el sentido estricto del término como si sucedió en otras latitudes. Esto significa que el estudio de los trabajadores manuales permite acercarnos a los llamados sectores populares urbanos en la medida en que muchas de las expresiones culturales que hallamos en los distintos grupos sociocupacionales estaban integradas en el sistema cultural más amplio de aquéllos. Entonces, más que crear una cultura independiente y desprendida de la popular, durante los decenios comprendidos en este estudio los traba-

jadores asalariados de las ciudades portuarias de la Costa empezaron a formar los elementos de una subcultura en la que sobresalen los aspectos propios del mundo obrero y los elementos tomados prestados del universo popular, direccionados en unos sentidos específicos y que les sirven para definir sus identidades, y para diferenciarse.

A manera de inventario podemos señalar que entre los primeros resaltan la articulación de una ideología a partir de la convergencia de las ideas sociales y políticas tradicionales con las modernas, direccionadas en función de sus expectativas e intereses específicos; instituciones como asociaciones mutuarias, sindicatos; formas de protestas como las huelgas; demandas propias del mundo laboral industrial y materializadas en los pliegos de peticiones (seguridad industrial, rebaja de la jornada laboral, trato más digno, aumento de salarios); intentos fallidos por crear partidos independientes, publicaciones periódicas estables, esporádicas representaciones políticas y promoción de una dirigencia que negociaba las reivindicaciones; una incipiente simbología del mundo laboral expresada en emblemas (escudos y banderas de las mutuarias y sindicatos); formas de solidaridad, y por último, una embrionaria identidad de clase, la autopercepción de que los trabajadores formaban un grupo social diferente a los demás, con unos intereses específicos, con sus formas de acción y muchos de los elementos enunciados. Del mundo popular sobresalen las tradiciones políticas de origen decimonónicas acerca de la justicia social, el salario justo, las formas de protestas desarticuladas que se confunden con el amotinamiento, las características de la dirigencia de los trabajadores que se articulaban a las redes de clientelas del liberalismo y que provenían del mundo del artesanado, el lenguaje del Antiguo Régimen con el que leían el mundo social, los estilos de vida, las formas de disfrute del tiempo libre, los espacios vecinales, el mundo lúdico, etc.[26].

No cabe duda alguna que el desarrollo de las ocupaciones manuales modernas y el mundo social, cultural y político que trajeron consigo reacomodaron el ámbito de lo popular, y de consuno con otras transformaciones que se operaban en las esferas de lo público, lo social, lo político, lo cultural, lo institucional y de las ideologías y la complejidad adquirida por el universo laboral imprimió una dinámica hasta cierto punto singular a lo popular. Hizo de este un campo de fuerzas que continuamente colisionaban, originando procesos que ayudaron a construirlo como un hecho social polisémico, con tensiones y conflictos en torno a los significados que se le otorgaban, como también de los sectores sociales calificados y autocalificados como tales, y de los esfuerzos realizados por algunas franjas de la población para salir del estado de indiferenciación social que ese concepto implicaba, o por no ser calificado como tal, hecho al que se le encuentran raíces, al menos, desde el siglo XVIII[27].

Esto último estaba muy vinculado a la polisemia del concepto popular, pues mientras que en unos contextos y en el uso que le daban ciertos sectores sociales y las instituciones tuvo una enorme carga peyorativa que servía para discriminar y excluir, en otras circunstancias y en manos de otros sectores sociales tuvo un significado político al vérsele como el fundamento de la república democrática, significación que en momentos de auge de las luchas sociales se fue deslizando hacia una valoración social positiva de las gentes de abajo. Esto plantea varios problemas, entre los que cabe destacar las dificultades que se afrontan al estudiar las relaciones entre un grupo subordinado muy específico (por ejemplo, los trabajadores asalariados) y la cultura popular. Sobresalen, para solo señalar unos pocos, la necesidad de determinar qué sectores estaban cobijados bajo la denominación de lo popular, y si la aceptaban o rechazaban, quiénes se encargaban de calificar a los demás como tal, etc. De igual manera es necesario aclarar

un aspecto metodológico clave, como es establecer si lo popular se comprende a partir de un proceso residual con relación al mundo de las elites y si el modelo binario de análisis de la sociedad (elites-popular) permite tener una clara y completa comprensión de cómo estaba integrado y cómo funcionaba el orden social, político y cultural. Esto implica trabajar tanto en la mencionada dirección, como en superar el modelo sociográfico que concibe que a una división social se le corresponde una división cultural de manera simétrica, el que debe ser sustituido, como lo señala una investigación reciente que sigue las reflexiones de Roger Chartier, por el estudio de las formas diferenciales como los grupos sociales se apropian y las relaciones que establecen con los objetos culturales y las prácticas que esto generan[28].

Esta ligera relación de los problemas que atañen al estudio de lo popular y de sus relaciones con sectores sociales específicos, muestra que actualmente están involucradas discusiones de fondo sobre la historia social de los grupos subordinados que no pueden ser resueltas con el facilismo del usual modelo binario mencionado, ni haciendo de lo popular un solo saco en el que caben todos los sectores de manera indiferenciada. Peter Burke[29] ha propuesto una útil metáfora al concebir a la cultura popular como un gran depósito del cual los distintos grupos, géneros, generaciones, etc., toman los elementos que necesitan y los re-significan en concordancia con sus expectativas y experiencias, convirtiéndola en un campo móvil y conflictivo, en un terreno de disputas.

Ahora bien, la metodología de análisis sectoriales por ocupaciones y de los ámbitos socioculturales de los oficios, así como también de los sustratos culturales comunes a todos ellos y que sustentaban las representaciones mentales colectivas de todos y cada uno de sus ejercitantes, permite aproximarnos al mundo de lo popular desde una dimensiones que lo sacan de los lugares comunes a que nos han habituado las ligerezas de muchos

estudios que lo asumen como un dato dado que no requiere de análisis detallados. En efecto, este libro también tiene como propósito observar las dinámicas adquiridas por lo popular, en la medida en que la disección del mundo laboral, social, político y cultural de los trabajadores, en concordancia con la calificación y la prestancia de los oficios ayuda a ver a sus sectores calificados y dotados de un estilo de vida que los diferenciaba de los estratos sociales más bajos, sobre sus luchas y aspiraciones para construirse un espacio social de reconocimiento, consideración y respecto, de sus tradiciones y expectativas políticas, y de sus maneras de reaccionar frente a lo que consideraban las injusticias sociales y económicas. En consecuencia, creemos que este trabajo de cirugía sobre cada sector laboral sirve para observar sus dinámicas internas y los procesos de pertenencia y de toma de distancia con relación al mundo de lo popular. Se trata pues, de analizar lo popular como un campo de fuerza muy heterogéneo, no tanto diferenciado por los niveles de ingresos sino por los estilos de vida, y en consecuencia con una polisemia, identidades y alteridades de diversa índole.

Es una labor imprescindible en el contexto de una reciente historiografía social colombiana que se siente muy cómoda al emplear un concepto genérico como el de grupos subalternos, que ha venido a reemplazar a los de sectores populares, clases explotadas, sectores oprimidos, pueblo, sin explicar de manera pormenorizada y exhaustiva qué sectores integran esa categoría, cuál es su dinámica interna, en qué medida se trata de un concepto polisémico cuando se le mira desde el ángulo de los sujetos sociales específicos que lo integran y cómo a través de sus contradicciones dinamizan lo popular. Como en muchos otros casos, en el estado actual de la historiografía social colombiana el uso de ese concepto es más lo que esconde o lo que deja por fuera que lo que explica, llegando a adquirir una condición axiomática en la investigación, el estatus de un supuesto que no requiere de demostración y sólo definido de

una manera residual al señalarse que comprende a los sectores que quedan por fuera una vez conocemos y definimos lo que son las elites; para decirlo en palabras de uno de los exponentes de la “escuela de los grupos subalternos”, representan la diferencia demográfica entre la población total y los sectores de elite o grupos dominantes.

No quieren decir estos señalamientos que la categoría sea inútil de por sí; a lo que atinamos a señalar es que aún ella requiere de una deconstrucción para poder observar cómo se pone en juego una serie de elementos de clase, raza, estilos de vida, ocupaciones, géneros y generacionales, de obligatoria referencia cuando se está investigando acerca de las gentes de abajo. De ahí que frente a los análisis aglutinantes que “meten a todos en un mismo saco” sin conocer previamente cuales sectores lo integran, nos hayamos esforzado por estudiar a algunos de estos sectores desde una perspectiva ocupacional, pues creemos, contrario al común de los historiadores que ven esa variable solo una traslación a nuestro medio de las preocupaciones y modelos de la historiografía social europea, que en una época como lo que estudiamos, en la que se valoraba la independencia social, el trabajo y ciertos estilos de vida, las ocupaciones podían granjearle a los ejercitantes de ciertas labores la consideración social y el reconocimiento como sujetos sociales que podían tomar parte activa en las decisiones de la sociedad de la época. Es un llamado a la prevención contra las imágenes bipolares de la sociedad, al facilismo que con categorías muy genéricas y casi con valores axiomáticos, renuncian a investigar lo que debe ser explicado: quiénes formaban lo popular o los grupos subalternos, las dinámicas devenidas de los enfrentamientos de estilos de vida.

Creemos pues, que el importante énfasis que en los últimos tiempos se ha hecho sobre el factor étnico como un elemento de diferenciación y estratificación social, no debe excluir –como parece proclamarse a los cuatro vientos- el es-

tudio de los elementos aquí presentados que enriquecen las miradas sobre el orden social del periodo estudiado. Así, el mundo del trabajo tradicional y moderno, como también de la cultura popular urbana de la región Caribe, o al menos de sus ciudades más representativas, es asumido como unos objetos de estudio con el claro propósito de develar la rica y variada dinámica social a que se vio sometida esta región durante el periodo que se reflexiona, años en que se vivió el tránsito a la moderna sociedad capitalista cargado de especificidades que le concedieron unas características singulares en el contexto nacional e internacional.

El libro consta de ocho capítulos. El primero estudia y describe aspectos de la vida portuaria, económica y urbana de Barranquilla y Cartagena. Enfatiza en la significación del mundo portuario tanto en el ordenamiento social como en la vida cotidiana de los habitantes de las ciudades. Las actividades portuarias son vistas como parte de un mundo mucho más complejo en el que convivían de manera indiferenciada el trabajo portuario propiamente dicho (transporte, almacenaje y construcción y reparación de embarcaciones), con el mundo del mercado y de la diversión popular. Al ser la principal actividad económica de las ciudades costeñas, se señala en que el mundo portuario marca con su singularidad el surgimiento de los primeros sectores de los trabajadores asalariados modernos, lo que impuso unas condiciones muy específicas a la clase obrera de esta región que la diferenciaba de los obreros fabriles de otras regiones del país. También se estudian las características y las limitaciones del desarrollo fabril moderno de la región costeña por medio de una visión crítica del proceso de industrialización llevado a cabo por sus empresarios de los treinta primeros años del siglo XX.

El segundo capítulo muestra los efectos demográficos y urbanos de las transformaciones económicas escenificadas en estas ciudades, como parte de transformaciones más vastas

llevadas a cabo en el mundo agrario costeño y del país. Presenta los cambios operados en la mano de obra, la generalización del trabajo asalariado y la consolidación del mercado de trabajo. Se estudia el proceso que se encargó de liberar trabajadores de las formas de sujeción de la mano de obra, la normatividad que sometía al trabajo manual no calificado bajo la acusación de vagancia, la disolución de esas formas de trabajo precapitalistas, la generalización del trabajo libre asalariado, las dificultades que afrontaron los empresarios para aprovisionarse de trabajadores y las formas que asumió el salario.

El tercer capítulo analiza al artesanado desde un perspectiva temporal amplia. Las características de los oficios artesanales en Cartagena de Indias de la segunda mitad del siglo XVIII, el impacto negativo que recibieron durante los tres primeros cuartos del siglo XIX, la recomposición de las labores en los escenarios urbanos y el arribo de estas ocupaciones al siglo XX. Contrasta algunas variables como el poblamiento, la densidad demográfica, la ausencia de una configuración social compleja en la mayoría de las poblaciones de la región, y el impacto que tuvieron las reformas liberales de mediados de esa centuria y el desarrollo de los sistemas modernos de transporte (navegación fluvial a vapor, ferrocarriles e infraestructura portuaria), en la formación del artesanado costeño. Presencia de trabajadores extranjeros como elementos multiplicadores del conocimiento y la experiencia tecnológica, el fácil acceso a herramientas y la labor de los astilleros y de los talleres de los ferrocarriles, se encargaron de crear unas tradiciones artesanales que cambiaron el panorama de esos oficios en los centros urbanos de esta región. La idea central de esta sección es la de que la formación del artesanado costeño durante el periodo en estudio se acompaña con un proceso de diferenciación social gracias a la complejidad alcanzada por la vida urbana, la presión demográfica y la demanda de la población y al aparecimiento de los elementos propios de la moder-

na economía capitalista, factores que de conjunto terminaron por violentar las formas tradicionales de reproducción de los oficios manuales y el mundo social y cultural que le era propio. Esto se refleja por la casi simultaneidad en la formación de los artesanos y la de los trabajadores fabriles modernos en Barranquilla y Cartagena, como también del impacto de la moderna industria sobre las formas tradicionales de vida y los cambios escenificados en aquellos aspectos de la cultura popular que fueron transversalizados por las imperiosas necesidades del trabajo fabril y de los elementos de la vida moderna.

El cuarto capítulo estudia el surgimiento y las características de los trabajadores portuarios y del transporte, del que habíamos publicados una primera versión en el libro Puertos, sociedad y conflictos sociales en el Caribe colombiano, 1850-1930, y que ahora presentamos ampliado. En línea de continuidad con las páginas que dedicamos en el primer capítulo al ambiente portuario, uno de los supuestos del que partimos es que, al compararse con el fabril, los trabajadores portuarios y del transporte se caracterizaron por su mayor libertad de movimiento, mayores contactos sociales y culturales con otros conglomerados sociales, al tiempo que sobre esa independencia los controles externos obligatoriamente tenían que ser más débiles y laxos. Este hecho guarda relación tanto con las características de la cultura popular del Caribe colombiano, como con el hecho de que la condición comercial y portuaria de sus principales centros urbanos los hacía escenarios propicios para una vida más informal, en la que se hallaron a gusto las corrientes migratorias de trabajadores provenientes de espacios marginales de la región y de otras áreas de Colombia. Como casi todas las facetas de la vida los epicentros urbanos de esta región giraban alrededor de los puertos, estos dejaban sus improntas en la formación de la clase obrera, pues las economías portuarias no se ven precisadas a generar esa “segunda naturaleza humana”, como potencialmente sucedía

en otras ciudades más fabriles (Bogotá y Medellín)[30] que obligaban al trabajador a despojarse de sí mismo, a negarse en el recinto laboral. Por tanto, la sociedad y la cultura portuaria son abiertas y disipadas, y en ellas la resistencia a los cambios en los mecanismos psíquicos interiores de los conglomerados humanos es muy fuerte. El análisis del ambiente social y cultural portuario es clave para interpretar el protagonismo que tuvieron sus trabajadores durante la primera mitad del siglo XX, entre quienes ya desaparecieron los navegantes, braceros y ferrocarrileros llevándose a la sepultura la acusación de ser los responsables de la crisis y decadencia de la economía que se había estructurado alrededor del tráfico por el río Magdalena[31]. Este "juicio histórico" que sugiere la existencia de una relación inversamente proporcional entre la profundización de dicha crisis y el auge de las luchas sindicales de los trabajadores, al solo interesarse en el impacto económico del conflicto social (que aún sigue a la espera de un estudio serio y bien documentado), es poco lo que muestra sobre su naturaleza y características (motivos, intereses en juego, actores, función del Estado, impacto de las innovaciones sobre las tradiciones sociales y culturales, hibridaciones ideológicas, imaginarios sociales, etc.), de la formación de las clases sociales modernas y de los conflictos connaturales a ese proceso.

La importancia de esta parte del libro está en que permite comprender la naturaleza de las protestas sociales de los trabajadores portuarios durante la primera mitad del siglo XX, en la medida en que sus enfrentamientos con los patrones y el Estado giraron en torno al control de la oferta del mercado laboral, aspecto que ha pasado desapercibido para la totalidad de quienes se han ocupado en estudiar esos temas. En esta dirección, el capítulo argumenta que el mercado laboral debe entenderse como un escenario de conflictos reales o simbólicos en el que se enfrentan oferentes y demandantes por controlar los mecanismos de oferta de mano de obra, aspecto desdeña-

do por quienes solo conciben los enfrentamientos sociales en la esfera de la producción, al interior del establecimiento fabril, más no en la esfera de la circulación.

El quinto capítulo analiza el surgimiento de los trabajadores manufactureros y fabriles, la capacitación de la mano de obra, las distribución de los trabajadores por áreas fabriles, la presencia de la mujer en el trabajo fabril y las razones sociales y culturales que llevaron a su rápido desplazamiento por el trabajo masculino, los problemas consustanciales a la disciplina fabril, las transformaciones que fueron sufriendo algunos factores que, como el uso del tiempo, estaban muy ligados a las demandas de la nueva economía fabril. Del mismo modo se estudian los dispositivos implementados por los empresarios para crear una segunda naturaleza humana entre los operarios y las resistencias que estos opusieron.

El capítulo sexto analiza las formas de salarios y cómo estas expresaban unas estratificaciones que no pueden dejarse de lado al estudiar los procesos de configuración de los trabajadores modernos.

El capítulo séptimo es uno de los ejes centrales de este texto, estudia los estilos de vida desarrollados por distintos sectores de trabajadores que por la calificación del trabajo y otros factores se ubicaban en las capas intermedias de la sociedad. El tema aquí abocado permite entender varios aspectos propios de mundo del trabajo y sus relaciones con el mundo popular, en la medida en que creemos mostrar que por encima de la diversidad de las ocupaciones y del nivel de vida material, diversos sectores sociocupacionales compartían formas de vivir, valoraciones acerca de la vida personal, familiar y pública construidas alrededor de la proyección de una imagen positiva que les granjeara el respeto y la consideración de los demás. La estima, consideración y el respeto recibido, poseían sus gradaciones en función factores de índole étnica, procedencia familiar, educación, imágenes sociales proyectadas, valoración de los oficios, pertenencia a redes

políticas y sociales, militancia política y otros. También existían diferencias entre los centros urbanos aquí estudiados, las que dependían de las características de sus orígenes, la composición étnica, sus roles en la economía agroexportadora, la condición de sus elites y demás elementos que intervinieron en la configuración social, cultural y política de aquellos[32]. Esas valoraciones sociales, entendidas aquí como el factor que determinaba la existencia de las capas sociales medias, también estuvieron presentes en diversos estratos de trabajadores y en el universo social de gruesos sectores de la población urbana costeña. Esto es de suma importancia porque implica concebir un orden social mucho más complejo que el presentado por el usual modelo bipolar que lo imagina dividido en dos grandes segmentos (elites y grupos subalternos, blancos y negros, cultura de elite y cultura popular, ricos y pobres, etc.), y a su vez obliga a tener presente la intervención de múltiples determinaciones (riqueza, poder, étnicos, estilos de vida, ocupaciones, etc.). Cuando se abandona esa perspectiva se puede entender, sea el caso, que los estilos de vida determinados por la calidad de las personas y de las familias (ocupaciones, prestancia, condición étnica, educación, ascendencia política, parentesco) de ciertos estratos de la población alcanzaron la coherencia y la articulación necesaria para ser considerados como integrantes de unas capas medias, mientras que otros sectores pudieron pertenecer a lo que actualmente llamamos lo popular, aunque –y este es otro de los grandes problemas que afronta la investigación- esto demanda establecer hasta donde estuvieron dispuesto a aceptar ese calificativo, aspecto clave a tener presente al momento de leer el orden social de cualquier época.

El capítulo octavo estudia la formación de una cultura política popular en el marco de las transformaciones del periodo. Se le hace un seguimiento al proceso de politización de la cultura popular durante el primer siglo de la república, a los factores que inclinaron a la mayoría de la población ur-

bana costeña hacia el liberalismo, y cómo las novedades políticas que trajo este discurso fueron resignificadas por medio de unas expectativas y tradiciones políticas y sociales previamente existentes. El análisis de esa cultura política se centra en los artesanos, en la condición de este grupo de heredero de tradiciones políticas de viejo cuño cuyos orígenes se pueden hallar en los discursos políticos coloniales del bien común, y como desde éste se fueron asimilando las novedades políticas que trajo la república y el discurso liberal que le acompañó. De igual manera se estudia como estos discursos se fueron retroalimentando con los coetáneos a la llamada "cuestión social" de comienzos del siglo XX, en especial con un cristianismo de inspiración social –como anota M. Archila- y con un socialismo de corte humanitario. De este sector sociocupacional salieron los primeros dirigentes de las protestas y organizaciones de los trabajadores, y con momentos excepcionales, la influencia de algunas ideologías alternas al liberalismo, como el anarquismo, anarcosindicalismo, no lograron echar raíces estables entre los trabajadores portuarios, fabriles y artesanales de la Costa, como erróneamente se ha creído. Fue esa especie de liberalismo de corte obrero, abanderado de la "cuestión social" el que mayoritariamente se puso al frente de los trabajadores, dirigió sus protestas y los motivó a organizarse. Fue ese liberalismo de corte obrero el que presionó a ese partido para que en la convención de Ibagué de 1922 se decidiera a asumir la llamada "cuestión social" como parte de su programa político y social. También se analiza el desarrollo de la protesta social.

Todo el trabajo descansa sobre una información recabada durante varios años en los archivos de las principales ciudades portuarias de la región costeña. Así mismo, los argumentos se construyen mediante un diálogo entre estas fuentes y una bibliografía abundante y representativa de los temas sobre los que se reflexionan.

Esperamos pues que el lector encuentre en este trabajo una ventana que le permita ver esos años de cambios, las transformaciones operadas, las resistencias sostenidas, las ilusiones alcanzadas y las esperanzas perdidas de millares de hombres, mujeres, ancianos, jóvenes y niños que vivieron y fueron actores en esos decenios.

Universidad de Cartagena,
Claustro de San Agustín
1997

Notas

1 José Félix Fuenmayor, *Cosme*, Editorial Oveja Negra, Bogotá, 1985 [1927].

2 Ramón Illán Bacca, "La narrativa en el Atlántico 1920-1940: El mundo de Cosme I". *Huellas*, 30, 1990: 21-29 "La narrativa en el Atlántico 1920-1940: El mundo de Cosme II". *Huellas*, 31, 1991: 29-38; *Escribir en Barranquilla*, Barranquilla, Universidad del Norte, 1998, pp. 45-81; Gustavo Bell Lemus, "Cosme o una introducción al siglo XX de Barranquilla". *Huellas*, 2, 1981: 30-35. Ver la bibliografía anexa a Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez, "Historia social y literatura en Colombia a comienzos del siglo XX. Los sectores sociales medios en la novela *Cosme* de José Félix Fuenmayor". *Revista de Indias*, 71, (252), 2011: 601-622.

3 Adolfo Sundheim, *Fruta tropical*, Imprenta de J. Blass y Cía, Madrid, 1919, pp. 80-87.

4 S. P. Solano y R. Flórez Bolívar, "Historia social y literatura en Colombia a comienzos del siglo XX", 601-622. Sobre las relaciones entre el liberalismo y la protesta social ver: Muriel Vanegas Beltrán, "El liberalismo popular y obrero en Cartagena de Indias (Colombia), 1850-1920", en Sonia Pérez Toledo (coord.), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, UAMI, México, 2022, pp. 433-482.

5 Tzvetan Todorov, *La vida en común. Ensayo de antropología general*, Taurus, Madrid, 1995, pp. 117-162. También ver: Norbert Elias, *La sociedad cortesana*, FCE, México, 1996, pp. 103, 129 y ss.; "Ensayo teórico sobre las relaciones entre establecidos y marginados", en *La civilización de los padres y otros ensayos*, Universidad Nacional/Grupo Norma, Bogotá, 1998, pp. 79-138; Roland Mousnier, *Las jerarquías sociales*, Amorrortu, Buenos Aires, 1972, pp. 12, 18-21; Pierre Bourdieu, *El sentido práctico*, Taurus, Madrid, 1991, pp. 189-204; *Razones prácticas*, Anagrama, Barcelona, 1997 y Loïc Wacquant y Pierre Bourdieu, *Respuestas por una antropología reflexiva*, Grijalbo, México, 1995, pp.64-78; Jean G. Peristany (compilador), *El concepto del honor en la sociedad mediterránea*, Editorial Labor, Barcelona, 1968; Julián Pitt-Rivers, *Antropología del honor o política de los sexos Ensayos de antropología mediterránea*, Editorial Crítica, Barcelona, 1979; Julián Pitt-Rivers y Jean G. Peristany (Editores), *Honor y gracia*, Alianza Editorial, Madrid, 1993.

6 Carolina González, "Los usos del honor por esclavos y esclavas: del cuerpo injuriado al cuerpo liberado (Chile, 1750-1823)", en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos,*

6, 2006, mis en ligne le 19 noviembre 2006. http://nuevomundo.revues.org/document2869.html. (Consulta: marzo 12 de 2007); Lyman Johnson y Sonya Lipsett-Rivera (Editires) *The faces of honor. Sex, shame and violence in colonial Latin America*, University of New Mexico Press, Alburquerque, 1998; María Eugenia Chaves, *Honor y libertad. Discursos y recursos en la estrategia de libertad de una mujer esclava (Guayaquil a fines del período colonial)*, Departamento de Historia e Instituto Iberoamericano de la Universidad de Gotembugo, Gotemburgo, 2001, pp. 143 y ss.; Verónica Undurraga, *Los rostros del honor. Normas culturales y estrategias de promoción social en Chile colonial, siglo XVIII*, DIBAM/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago de Chile, 2012.

7 Sergio Paolo Solano, "Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe colombiano, 1850-1930". *Palobra*, 9, 2008: 125-144; "Trabajo, "gente de bien" y nación en Colombia durante el siglo XIX". *Boletín Americanista*, LXI, (62), 2011: 219-239.

8 * Por Bolívar Grande se entiende la parte de la región costeña colombiana comprendida entre el margen occidental del río Magdalena y el golfo de Urabá, abarcando los actuales territorios de los departamentos del Atlántico, Bolívar, Sucre y Córdoba. Durante la colonia se le llamó indistintamente Gobernación y Provincia de Cartagena; en la primera mitad del siglo XIX se le dio la segunda denominación, y en el tercer cuarto de esa centuria Estado Soberano de Bolívar. A partir de 1886 se le conoció como Departamento de Bolívar, o Bolívar Grande. Su extensión estaba por encima de los 65.000 kilómetros cuadrados, siendo más grande que el 50% del territorio de los países de Europa, que todos los países del Caribe insular (excepto Cuba) y que El Salvador y Costa Rica. Ver Sergio Paolo Solano, Roicer Flórez Bolívar y William Malkún, "Ordenamiento territorial y conflictos jurisdiccionales en el Bolívar Grande, 1800-1886". *Historia Caribe*, 13, 2008: 65-119.

9 William Sewell Jr., "Cómo se forman las clases: reflexiones críticas en torno a la teoría de E. P. Thompson sobre la formación de la clase obrera". *Historia Social*, 18, 1994: 77-100. Acerca de los conceptos de ideología inherente y derivada ver George Rudè, *Revuelta popular y conciencia de clase*, Editorial Crítica, Barcelona, 1981, pp. 45-46.

10 Para el caso colombiano exponen esta novedosa perspectiva los trabajos de Renán Vega, *Gente muy rebelde*, 4 volúmenes, Pensamiento Crítico, Bogotá, 2002; David Sowell, *Artesanos y política en Bogotá*, Pensamiento Crítico/Círculo de Lectura Alternativa, Bogotá, 2006; Luz Ángela Núñez, *El obrero ilustrado. Prensa obrera y popular en Colombia 1909-1929*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2006; Gloria Mercedes Arango, *Sociabilidades católicas, entre la tradición y la modernidad. Antioquia 1870-1930*, Universidad Nacional, Medellín, 2004; Mario Aguilera, *La insurgencia urbana en Bogotá*, Colcultura, Bogotá, 1997; Francisco Gutiérrez, *Curso y discurso del movimiento plebeyo 1849-1854*, Universidad Nacional/El Áncora, Bogotá, 1995; Margarita Pacheco, *La fiesta liberal en Cali*, Universidad del Valle, Cali, 1992; Mauricio Archila, *Cultura e identidad obrera, Colombia 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1991; Mario Aguilera Peña y Renán Vega, *Ideal democrático y revuelta popular*, Instituto Sindical María Cano, Bogotá, 1989.

11 R. Vega, *Gente muy rebelde*; M. Archila, *Cultura e identidad obrera*; Barranquilla y el río: una historia social de sus trabajadores, *Controversia*, 142, CINEP, Bogotá, 1987; Amanda Gómez y Bertha Malpica, *Historia de la organización y lucha de los trabajadores del río Magdalena (1935-1945)*, Tesis para optar al título de licen-

ciadas en Ciencias Sociales, Universidad Nacional, Bogotá, 1984; Jesús Bolívar, *Barranquilla, 1910-1945. Ciudad, elite y conciencia obrera*, Cencys, Barranquilla, 2017.

12 Sobre la invención del Caribe como un área geo-histórica ver el excelente trabajo de Antonio Gaztambide-Geigel, "La invención del Caribe en el siglo XX. Las definiciones del Caribe como problema histórico y metodológico". *Revista Mexicana del Caribe*, 1, 1993: 74-96.

13 Entre los estudios más significativos de finales de los ochenta y comienzos de los noventa sobresalen Jorge Restrepo y Manuel Rodríguez, "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX". *Estudios Sociales*, 1, 1986: 46-101; Adolfo Meisel, "¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?". *Lecturas de Economía, 23*, 1987: 57-84; Eduardo Posada, "La ganadería en el Caribe colombiano, 1850-1950". *Coyuntura Económica*, XIII, (3), 1987: 663-684; *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Barranquilla, Cámara de Comercio/CEREC, 1987; Sergio Paolo Solano y Jorge Conde, *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1993; Milton Zambrano, *El empresariado en Barranquilla 1880-1945*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1998. También ver los ensayos compilados en Adolfo Meisel (Editor), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Universidad del Norte, Barranquilla, 1994; Eduardo Posada, *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*, Banco de la República/El Áncora, Bogotá, 1998. Algunas excepciones son M. Archila, *Barranquilla y el río. Una historia social de sus trabajadores*; Catherine Le Grand, "Campesinos y asalariados en la Zona Bananera", en Gustavo Bell (Compilador), *El Caribe colombiano*, Universidad del Norte, Barranquilla, 1986, pp. 183-197, y sobre todo los cuatro volúmenes de la *Historia doble de la Costa* de Orlando Fals Borda. Balances de los estudios históricos en José Polo, "La historia como saber y disciplina en el Caribe colombiano, 1995-2005. Desafíos y perspectivas", en Aarón Espinosa (Editor), *Respirando el Caribe. Memorias del II Encuentro de Investigadores sobre el Caribe colombiano*, Colciencias/Observatorio del Caribe Colombiano, Bogotá, 2006, pp. 27-54; Adolfo Meisel, "Una historiografía en expansión: los estudios sobre historia económica del Caribe colombiano, 1997-2017", en Jaime Bonet y Gerson Pérez (Coordinadores.), *20 años de estudios sobre el Caribe colombiano*, Banco de la República, Cartagena, 2020, pp. 19-38; Roicer Flórez Bolívar y Sergio Paolo Solano, "La reciente historiografía social sobre el Caribe colombiano en el tránsito entre los siglos XX y XXI: logros, limitaciones y posibilidades", en J. Bonet y G. Pérez (Coordinadores), *20 años de estudios sobre el Caribe colombiano*, pp. 39-116.

14 Eduardo Posada, "Progreso y estancamiento 1850-1950", en A. Meisel, *Historia económica y social del Caribe colombiano*, pp. 266-271 y 278; *El Caribe colombiano. Una historia regional*, p. 267.

15 E. Posada, "Progreso y estancamiento 1850-1950", pp. 266-271 y 278; *El Caribe colombiano. Una historia regional*, p. 267. Más adelante Posada insistió: "La sociedad costeña [de mediados del siglo XIX] podía caracterizarse por la naturaleza laxa de sus instituciones sociales, un patrón establecido ya durante el período colonial y que se hizo más profundo durante la república". *El Caribe colombiano. Una historia regional*, p. 67. R. Flórez Bolívar y S. P. Solano, "La reciente historiografía social sobre el Caribe colombiano", pp. 39-116.

16 La teoría de la dependencia se interesó en caracterizar las etapas del desarrollo económico de sus diferentes países, sus determinantes externos, sus modalidades internas y las condiciones que hacen posible el tránsito entre una y otra. Jesús A. Bejarano, *Historia económica y desarrollo. La historiografía económica sobre los siglos XIX y XX en Colombia*, CEREC, Bogotá, 1994, pp. 16-32 y 172-223. Sobre el contexto en el que se formulan algunas teorías del desarrollo económico y sus implicaciones sociales, ver pp. 173-174, y Mauricio Archila, "Historiografía sobre los movimientos sociales en Colombia siglo XX", en Bernardo Tovar (Editor), *La historia al final del milenio*, tomo 1, Universidad Nacional, Bogotá, 1994, pp. 276-278.

17 Miguel Urrutia, *Historia del sindicalismo en Colombia*, Universidad de los Andes, Bogotá, 1969, pp. 79-94; "El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera", en *Manual de historia de Colombia*, tomo III, Colcultura, Bogotá, 1980, pp. 177-246.

18 M. Urrutia, *Historia del sindicalismo en Colombia*, pp. 79-94; "El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera", pp. 177-246.

19 Daniel Pècaut, *Política y sindicalismo en Colombia*, Editorial La Carreta, Medellín, 1973, pp. 89-95. Este trabajo fue escrito a finales de los años 1960; ver también su ensayo *Orden y violencia: Colombia 1930-1945*, vol. I, CEREC/Siglo XXI, Bogotá, 1987, pp. 90-91.

20 Víctor Moncayo y Fernando Rojas, *Luchas obreras y política laboral en Colombia*, Editorial La Carreta, Bogotá, 1978, pp. 37-40. En la obra del historiador estadounidense Charles Bergquist, que constituye un estudio comparativo sobre los obreros argentinos, venezolanos, chilenos y colombianos, la atención se centra en los trabajadores del sector cafetero al que considera la columna vertebral del movimiento obrero colombiano y poco afirmó sobre los trabajadores portuarios y del transporte. Ello se debe a que este historiador ha propuesto la necesidad de examinar, a la luz de la realidad latinoamericana, algunos conceptos de la historia social de los trabajadores tomados de los estudios sobre este grupo social en Inglaterra y los Estados Unidos. Charles Bergquist, *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*, Siglo XXI Editores, Bogotá, 1988, p. 389, y "La historia laboral latinoamericana desde una perspectiva comparativa". *Estudios Sociales*, 5, 1989: 11-26.

21 Edgar Caicedo, *Historia de las luchas sindicales en Colombia*, CEIS, Bogotá, 1971, pp. 59-60; Medófilo Medina, *Historia del Partido Comunista*, CEIS, Bogotá, 1980; Ignacio Torres Giraldo, *Los inconformes*, 5 volúmenes, Editorial Latina, Bogotá, 1978-1979.

22 M. Archila, *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*. Para el caso parcial de la costa Caribe de este mismo autor ver *Barranquilla y el río: una historia social de sus trabajadores*. Algunas de sus reflexiones sobre los problemas historiográficos implicados en esta temática pueden verse en "Cultura y conciencia en la formación de la clase obrera latinoamericana". *Historia Crítica*, 1, 1989: 69-84; "Historiografía de los movimientos sociales en Colombia siglo XX", en B. Tovar, *La historia al final del milenio*, tomo 1, pp. 251-352.

23 R. Vega, *Gente muy rebelde*, tomo 1, pp. 339-435.

24 *Ibid.*, 47-51.

25 Luís Alberto Romero, "Los sectores populares urbanos como sujetos históricos". *Proposiciones*, 19, 1990; "Los sectores populares en las ciudades latinoamericanas del siglo XIX: la cuestión de la identidad", en *Desarrollo Económico*, XXVII,

(106), 1987; "La identidad de los sectores populares en el Buenos aires de la entreguerra (1920-1945)". Última Década, 5, 1996; Sergio Grez, "Escribir la historia de los sectores populares. ¿Con o sin la política incluida?". *Política*, 44, 2005: 17-31.

26 Para el caso colombiano el estudio pionero de esta perspectiva es el de M. Archila, *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*.

27 Sergio Paolo Solano, "Sistemas defensivos y trabajadores en Cartagena de Indias, 1750-1810", en Sonia Pérez Toledo (Coordinadora), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, UAMI, México, 2022, pp. 87-159.

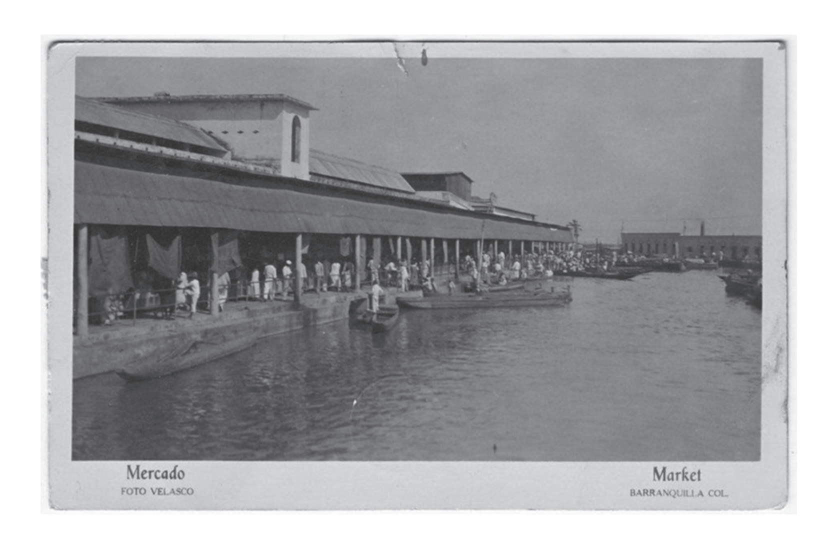
28 Sobre los problemas que encierra el empleo del concepto cultura popular en el medio académico y oficial colombiano del siglo XX ver el interesante ensayo de Renán Silva, *República liberal, intelectuales y cultura popular*, La Carreta, Medellín, 2005, pp. 15-16.

29 Peter Burke, *La cultura popular en la Europa moderna*, Alianza Editorial, Madrid, 1991, pp. 85 y ss.

30 Mauricio Archila, *Ni amos ni siervos. Memoria obrera de Bogotá y Medellín 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1989; Alberto Mayor, Ética, trabajo y productividad en Antioquia, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1989, pp. 251-397; Iván D. Villegas, *La formación social del proletariado antioqueño*, Concejo Municipal de Medellín, Medellín, 1990; Luz Gabriela Arango, *Mujer, religión e industria Fabricato 1923-1982*, Universidad de Antioquia/Universidad Externado de Colombia, Medellín, 1991; Carlos E. García, *Niños trabajadores y vida cotidiana en Medellín 1900-1930*, Universidad de Antioquia, Medellín, 1999.

31 Desde la huelga de braceros de marzo de 1928, la prensa barranquillera comenzó a llamar la atención acerca del impacto "nocivo" que tenían las protestas de los trabajadores sobre la economía local en un momento en que la competencia de otras vías ya era una realidad. "La huelga", "Los últimos detalles de la huelga", "Deber de las autoridades y de los barranquilleros ante la huelga" y "Al terminar la huelga", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, marzo 29 y septiembre 1°, 3 y 4 de 1928. Para un conocedor del río, las justas luchas de los trabajadores de las empresas navieras se "desviaron de sus nobles propósitos" cuando hicieron presencia los militantes de izquierda a partir de 1930. Rafael Gómez Picón, *Magdalena río de Colombia*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1973, pp. 409-414. (1ª ed.: 1945).

32 Margarita Garrido, "La vida cotidiana y pública en las ciudades coloniales", en Beatriz Castro (Editora), *Historia de la vida cotidiana en Colombia*, Editorial Norma, Bogotá, 1996, pp. 131-158; "Honor, reconocimiento, libertad y desacato: sociedad e individuo desde un pasado cercano", en Luz Gabriela Arango, Gabriel Restrepo y Carlos Eduardo Jaramillo (Editores), *Cultura, política y modernidad*, Universidad Nacional, Bogotá, 1999, pp. 99-121; "Migración de paradigmas. A propósito del mestizaje", en Adriana Maya y Diana Bonnett (Compiladoras), *Balance y desafío de la historia de Colombia al inicio del siglo XXI*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2003, pp. 261-268; Margarita Garrido, *Reclamos y representaciones. Variaciones sobre la política en el Nuevo Reino de Granada, 1770-1815*, Banco de la República, Bogotá, 1993, pp. 202-228.


Mercado
FOTO VELASCO
Market
BARRANQUILLA COL.

1
Puertos, economía, trabajo y habitantes

Presentación

Este capítulo estudia los escenarios que ayudaron a construir y en que vivieron los distintos sectores sociales de lo principales ciudades de la Costa Caribe colombiana, mediante el análisis de algunas de sus características económicas, demográficas, sociales y urbanas, las transformaciones a que se vieron sometidas, sus impactos sobre la cotidianidad de las gentes y los intentos de las elites, las autoridades y la iglesia para controlar las formas de vida de la mayoría de la población urbana. El capítulo lo hemos construido basados en la idea de que entre 1850 y 1930 la vida social de Cartagena y Barranquilla estuvo marcada por la condición portuaria, la que sobrepasa los linderos de las actividades de intercambio, acopio y despacho de mercaderías nacionales y extranjeras, al tratarse de una singularidad urbana, social, demográfica, cultural, étnica, que permite -y al mismo tiempo es consecuencia- integrar circuitos mercantiles y culturales en función del desarrollo de una región y/o país. En este contexto y en consonancia con las características de las actividades desarrolladas y de los circuitos productivos y mercantiles que lo alimentaban, se formaron grupos sociocupacionales que dieron origen a los trabajadores modernos, a capas medias y a unas elites y una cultura empresarial que podían favorecer, retrasar u obstaculizar el desarrollo de formas modernas de economía productiva tanto en sus *hinterland* como en los mismos espacios urbanos.

Para avanzar en el estudio hemos procedido a reducir la escala de análisis a los pequeños espacios situados en los centros

históricos de las mismas en los que se concentraban las labores portuarias y otras actividades que determinaban la totalidad de la vida de esas poblaciones. Esos espacios fueron vitales hasta que, por las nuevas actividades, el crecimiento demográfico y urbano de la primera mitad del siglo XX fueron sacados a las afueras de las ciudades y aislados del resto de los demás espacios públicos y de otras actividades con las que habían permanecido confundidos durante varios siglos. También mostramos que las actividades portuarias de distintas maneras condicionaron las economías y sociedades de las principales ciudades costeñas, sometiéndolas a cambios en diversas esferas de la vida económica, social, cultural y política, las que tensionaban a toda la sociedad y a cada uno de sus sectores, y que a la vez destruían las formas de vida alternas a las encarnadas por las elites. El inicial proceso de industrialización de ambos puertos y las características de sus elites empresariales, sus capacidades y limitaciones para arriesgar inversiones con rentabilidad a mediano plazo y cómo la cultura empresarial y las características sociales de este sector limitó la expansión fabril. Nuestra interpretación acerca del auge y las limitaciones del sector empresarial tiene en cuenta el hecho de el ascenso se debió a las limitaciones de los medios del tráfico internacional. Pero cuando las conquistas de la revolución industrial se extendió al continente europeo y sus logros tecnológicos se aplicaron a los medios de transportes interoceánicos, y cuando la economía colombiana halló en el café el medio de la estabilización de las transacciones con el resto del mundo, el tráfico comercial interno atrajo a inversionistas nacionales y extranjeros, lo que fue desplazando a los comerciantes de Barranquilla y de Cartagena de sus funciones de intermediarios y redujo sus márgenes de ganancia. Lo que sobrevivió de esa época fue un espíritu empresarial especulativo, sobre todo en Barranquilla, que afectó, al unísono con otros factores que ha analizado Adolfo Meisel[1], las posibilidades del desarrollo industrial de esta ciudad.

En medio de una región marcada por la pobreza, las ciudades portuarias de comienzos del siglo XX tuvieron un encanto para las corrientes migratorias que salían del campo por distintas razones que analizaremos en el capítulo segundo. La principal consecuencia del crecimiento económico y de las transformaciones sociales y culturales que se operaban en estos puertos fue el desmesurado incremento de sus habitantes y la expansión de sus cascos urbanos gracias a las corrientes migratorias que arribaban en grandes cantidades. Y esto es más que un simple problema de cuantificación demográfica y de medidas del número de hectáreas en que crecían ambas ciudades, pues no debe olvidarse que supuso un inmenso drama humano para quienes llegaban o se veían obligados a desplazarse a las nuevas áreas que se "urbanizaban", pues un pequeño poblado que se expandía rompía el tejido de relaciones tradicionales entre las personas y los grupos sociales con el espacio, y con ello se transformaba la percepción y los usos del tiempo, el acceso a los elementos de primera necesidad, predisponía a mayores riesgos, además de que los inmigrantes padecían el rompimiento de sus redes de relaciones de parentesco y sociales. Igualmente, las administraciones públicas afrontaban problemas de recursos materiales para satisfacer las necesidades de los recién llegados y los escasos servicios públicos no daban abasto para tan rápido crecimiento. Entonces, lo que se desarrolló fue unos escenarios urbanos cargados de profundas desigualdades, en los que los nuevos habitantes provenientes del mundo rural se vieron obligados a recomponer el tejido de sus relaciones vitales en medio de conflictos y niveles de convivencia que aún desconocemos.

El mundo de los estratos bajos de la sociedad urbana costeña se estaba formando como resultado de factores como la abolición de la esclavitud, los desplazamientos de multitud de habitantes del campo a las ciudades quienes trasladaban sus formas de vida y su cultura a sus nuevos *habitats*, el fortaleci-

miento y la renovación de las expresiones populares de la cultura de las ciudades gracias a estas corrientes migratorias, las exclusiones y discriminaciones practicadas por las elites y el poder, la inexistencia de un proyecto moderno por parte de las elites que integrara a la población al disfrute de las conquistas materiales, sociales, políticas y culturales de la modernidad, entre muchas más. El colofón de todo esto fue el desarrollo de las formas marginales de vida en los espacios urbanos si son vistas en relación con las elites y las ideadas desde el poder, que al mismo tiempo tenían como contrapartida garantizarles a los estratos bajos autonomía y no ser controlados.

En consonancia con la dirección crítica anotada, este capítulo presenta una lectura sobre la diversidad de funciones del espacio portuario y sus consecuencias en la configuración social y cultural de Barranquilla y Cartagena. El problema que estudio es el significado de ese espacio en el mundo urbano, social y cultural que lo contenía. Para ello propongo una reducción de la escala de análisis pues más que las ciudades portuarias propiamente dichas, el eje de mis cavilaciones está constituido por los pequeños espacios situados en los centros históricos de las mismas en los que se concentraban las labores portuarias y otras actividades que determinaban la totalidad de la vida de esas poblaciones. Ese espacio fue vital hasta que, por las nuevas actividades, el crecimiento demográfico y urbano de la primera mitad del siglo XX fueron sacados a las afueras de las ciudades y aislados del resto de los espacios urbanos y de otras actividades con las que habían permanecido confundidos durante varios siglos.

Tres argumentos articulan este capítulo. 1) En comparación con las ciudades mediterráneas organizadas en torno a la plaza central, las ciudades portuarias poseyeron una dualidad entre ese espacio como sitio de residencia de los notables, las autoridades civiles y eclesiásticas, y en consecuencia de control social, y la plaza portuaria que por su polifuncionalidad en cierta medida fue construida de abajo hacia arriba. 2) Ese protagonismo

del puerto en la vida urbana se debió a la diversidad de actividades que contenía, pues era espacio de trabajo, de intercambio cultural, plaza de mercado, sitio de diversión y de ocio. Y 3) ahí se formaron grupos de trabajadores que por la naturaleza de las labores que desarrollaban escaparon a los controles de los empresarios y las autoridades mediante el autocontrol de sus trabajos, la organización (cuadrillas, mutuarias, sindicatos), el control de la oferta laboral, las protestas, etc. Estos factores más la posición que tenían en un modelo económico que dependía de unos precarios medios de transporte en una geografía descuadernada, les otorgaron a estos sectores una gran capacidad de presión y de negociación ante los empresarios y el Estado.

Consecuencias de la condición portuaria en la vida de las ciudades

Las historiografías sobre las ciudades portuarias latinoamericanas presentan desniveles en los temas tratados. Mientras que, para Argentina, por ejemplo, los estudios han avanzado mucho más allá de la relación puerto-comercio internacional[2], en el caso colombiano hasta comienzos de los años noventa estuvieron dominados por la agenda de las investigaciones planteada por los historiadores estadounidenses que entre 1940 y 1960 estudiaron el impacto de los medios de transportes en el crecimiento económico de los países latinoamericanos. Para los puertos del Caribe colombiano la obra que ha tenido mayor influencia es la de Theodore Nichols sobre la función de los medios modernos de transporte (vapores fluviales y ferrocarriles) en las disputas entre Barranquilla, Cartagena y Santa Marta por hacerse al mayor volumen de la carga del comercio internacional del país, los procesos de modernización de las obras portuarias y las posibilidades de crecimiento económico de esas ciudades[3].

Se trata de un tema recurrente en razón de que la búsqueda de respuestas a la diversidad de problemas que han acosado a

esas ciudades desde mediados del siglo XX, ayudó al nacimiento de los modernos estudios históricos sobre el Caribe colombiano. Por eso el comercio internacional y los puertos que lo hacían posible ha sido un tema hasta cierto punto persistente en los estudios dedicados a esas ciudades, hasta tal punto que sigue determinando en buena medida la reorientación que se ha dado desde el último decenio de esa centuria a esta parte, cuando el centro de las reflexiones se ha desplazado al empresariado como el agente del crecimiento o estancamiento económico de las ciudades portuarias[4]. Así, buena parte de las investigaciones sobre el empresariado se concentra en su condición de agente introductor de los medios modernos de transportes (navegación fluvial a vapor y ferrocarriles)[5], o en su función de eslabón entre las economías del interior del país y los mercados internacionales. También se estudian las relaciones entre los ciclos de las economías internacional y nacional y las inversiones de capitales, los procedimientos de acumulación de capitales por parte quienes mediaban entre zonas productoras y consumidoras y el desplazamiento de las inversiones hacía otras áreas de la economía[6].

Pese a ser investigaciones necesarias para una historiografía regional débil, no cabe duda que su centro de gravedad es el comercio exterior colombiano de la colonia y del primer siglo republicano[7], y que solo toca aspectos parciales del puerto. Desde la perspectiva de esos estudios el puerto se circunscribe a la condición de un sitio orillero para el arribo de embarcaciones para la carga, descarga y almacenaje de mercadería, o se le reduce a la condición de un conjunto de cifras sobre el comercio internacional y a un aditamento de las economías productivas del interior de Colombia. Y esta reducción no logra superarse agregándole algunos datos sociales, étnicos y culturales, las protestas sociales o algunas anotaciones hiperbólicas acerca del cosmopolitismo de las ciudades portuarias[8].

Esto no se compadece con las tendencias internacionales en los estudios sobre este tema, los que exploran la vida social y cultural de los puertos, las formas de recepción y readaptación de los objetos culturales que circulan a través de los circuitos mercantiles[9], y por otro lado los mares más allá de las condiciones naturales, como realidades históricas que integran espacios, sociedades y culturas. De igual forma se investiga aspectos internos de la vida portuaria (salud pública, conflictos sociales, ocio, configuración espacial, formas de trabajo y otros temas, relaciones entre la comunidad portuaria y el resto de la ciudad)[10]. Por otra parte, las relaciones puerto-forelands se está integrando en perspectivas más amplias, en la que, por ejemplo, el mar Caribe aparece integrado como una economía-mundo, con sus rutas de intercambio y sus centros portuarios[11], lo que viene a facilitar la exploración del mundo social y cultural que circula con las mercaderías, las gentes y las embarcaciones.

Distintas razones explican ese desnivel entre la historiografía colombiana y la del resto del continente, como también el que el puerto haya quedado circunscrito a la sola perspectiva económica. En primer lugar, resalta el hecho de ser Colombia un país que se ha formado de espaldas al mar, lo que llama la atención si se tiene en cuenta que posee litorales sobre el Caribe y el océano Pacífico. Esta paradoja tiene dos explicaciones. La primera es la pérdida de protagonismo político y económico de Cartagena en el concierto de las ciudades colombianas a comienzos del siglo XIX debido al alto precio en vidas y riqueza material que pagó en la lucha por la república. Durante casi todo ese siglo hubo una relación inversamente proporcional entre esa pérdida de protagonismo y el ascenso y hegemonía del interior andino, en especial de Bogotá. Su recuperación, a finales de esa centuria, coincidió con la centralización política y administrativa del país, el despegue de la economía cafetera y la consolidación definitiva de Bogotá y

Medellín como las ciudades más importantes del país. Aunque Barranquilla tuvo un crecimiento económico y demográfico significativo, su protagonismo en la política nacional fue muy débil, y sus habitantes poco interesados se mostraron por alcanzar un peso representativo en las decisiones nacionales.

Esta desventaja en el protagonismo en la vida del país facilitó el desmérito del Caribe colombiano en el contexto de las relaciones de alteridades y en el imaginario nacional sobre las relaciones entre la geografía-historia y sociedad nacional. En efecto, –y esta es la segunda causa del desmedro de la historiografía sobre las ciudades portuarias colombianas-, esta pérdida dio vía libre a la construcción unas relaciones de alteridades que desde los centros del poder racializaron la geografía nacional[12]. Elites, intelectuales y políticos de la región andina identificaron a las llanuras del Caribe como solo propicias para ser habitadas por negros y mulatos y como no aptas para la civilización. Sobre los países de la cuenca del Caribe se construyeron estereotipos que identificaban a sus habitantes con la vida licenciosa y la molicie[13], y desde comienzos del siglo XIX el discurso geográfico insertó a la región costeña colombiana en el océano Atlántico, al que se asoció como un vínculo con la civilización europea[14].

Los efectos de este reduccionismo racial apenas empezamos a conocerlos gracias a estudios recientes sobre los discursos del mestizaje elaborado por las elites colombianas para brindarle una supuesta base homogénea a la nación, como también a la deconstrucción de los discursos arqueológicos de mediados del siglo XX y a las investigaciones sobre las comunidades indígenas en el siglo XIX en el área de la región Caribe colombiana situada entre el margen occidental del bajo curso del río Magdalena y los límites cono Panamá[15]. Para lo que me interesa en este capítulo, uno de sus resultados ha sido menoscabar la importancia que tienen los puertos en la formación de la sociedad y la cultura de este país, reducir su estudio a la simple condición de sitios

de paso de las conquistas de la modernidad que viajaban con destino al interior andino, y, en consecuencia, excluir a las ciudades portuarias como espacios de producción y reproducción de la civilización, y desmeritar sus aportes a la construcción de la nación. Esa la imagen también está presente en las respuestas dadas por la historiografía sobre esta región se puede observar que no escapa al reduccionismo de solo estudiar al papel de los puertos en el tráfico comercial.

Pues bien, superar esta situación empieza por reconsiderar las ideas base sobre el puerto, en especial su reducción a los aspectos, geográficos y económicos. La agenda de investigaciones que se desarrolla en otras latitudes muestra que, en primer lugar, el puerto es una construcción social de los grupos humanos, dinamizada por distintos sectores sociales, étnicos y culturales que desde perspectivas convergentes y/o divergentes lo han construido y reconstruido a lo largo del tiempo. Por tanto, se trata de una realidad móvil en el tiempo y con unas relaciones complejas y cambiantes con la ciudad que lo contiene.

No es lo mismo, a manera de ilustración, la relación puerto-ciudad en centros imperiales del Antiguo Régimen (España, Inglaterra), que en las colonias[16]. En la primera situación, el puerto tiene una vieja historia y se ha dotado de una infraestructura que puede especificar sus funciones, mientras que muchos puertos coloniales (por ejemplo, Veracruz –México-, Trujillo –Honduras-, Cartagena, Puerto Madero –Argentina-) tuvieron que esperar mucho tiempo para que las autoridades españolas los dotaran de condiciones mínimas para su funcionamiento. Tampoco es igual la función del puerto en una sociedad colonial que en una sociedad republicana[17], pues en el primer caso algunos puertos (Cartagena, La Habana, Veracruz) tenían el monopolio del comercio al interior del imperio mientras que otros solo tenían la condición de puertos de permisión o cabotaje. Además, las restricciones al comercio por

fuera del imperio también pusieron limitaciones a muchas posibilidades que gozaban otros puertos, y tuvieron que esperar el establecimiento del libre comercio adoptado por las repúblicas a mediados del siglo XIX para que se habilitaran para el comercio con cualquier país del mundo.

Asimismo, tampoco es igual el significado del puerto para una ciudad cuya vida depende de él, que cuando ésta ha logrado diversificar su economía y sociedad a tal grado de complejidad que el puerto termina siendo solo una actividad más. De igual forma, no es lo mismo un puerto que espacialmente no ha logrado diferenciarse del resto del espacio público de los centros históricos de las ciudades, al puerto que está en situación contraria y que ya ha salido hacia las afuera de la ciudad o que su espacio se ha diferenciado y aislado del resto de la ciudad.

Reducir de la escala de análisis: el puerto

Desde los años setenta las investigaciones sobre la historia social y cultural del puerto empezaron a sentir las limitaciones del énfasis económico que se le dio al tema. Por un lado, el interés en el impacto económico de la actividad portuaria llevó a que el puerto y la ciudad terminaran siendo una misma cosa que se intercambiaba sin ningún problema y sin tener presente las especificidades de la vida portuaria y sus consecuencias en la vida de la ciudad[18]. Dos decenios después los historiadores sociales eran plenamente conscientes de que puerto y ciudad tenían diferencias genéticas e históricas hasta que la ciudad lo absorbió. Por otra parte, el interés en la vida social y cultural del puerto obligó a criticar la acostumbrada conversión del puerto en un paisaje geográfico, o en la sumatoria de una infraestructura, más tecnología, más embarcaciones, más cifras volumétricas o en dinero del comercio y otros factores que sin duda intervienen, mientras que se deja de lado a las gentes que le dan sentido[19].

El problema central que empezó a plantearse es que, si el puerto era un vértice de confluencias externas e internas, aquel

modelo estaba imposibilitado para comprender el proceso de construcción de ese sitio desde adentro, la significación que tuvo para los distintos grupos sociales que lo convirtieron en su espacio vital, como también su impacto en la construcción de la vida de los habitantes de una ciudad. En consecuencia, tampoco permite comprender las formas que adquirieron los encuentros de estas gentes con las expresiones de las culturas de otras latitudes y las asimilaciones y resignificaciones que hicieron. Ese modelo deja de lado que en ese espacio se construyó una visión particular del mundo sobre la economía, el trabajo, las técnicas, el cuerpo, las relaciones de género, las relaciones con lo divino y las autoridades, el ocio, visión que, a través de un lenguaje singular lleno de expresiones, gestos, símbolos, se irradió entre diversos sectores sociales y los demás espacios de la ciudad. Para la ciudad que tenía una relación genética dependiente del puerto, era imposible escapar a lo que se tejía en la cotidianidad de éste. A lo que apuntó este énfasis social era a señalar que la diferencia más significativa entre el puerto y la ciudad es la función genética del primero con relación a la segunda. Por ejemplo, a diferencia del imperio portugués que estableció factorías comerciales en las costas occidentales de África con débiles relaciones con sus entornos, el imperio español ligó los puertos de sus posesiones americanas a procesos de colonización, originando asentamientos humanos que durante mucho tiempo se mantuvieron como sus aditamentos. Las historias de La Habana, Veracruz, Cartagena, Trujillo y de los puertos menores del Caribe son ejemplos de esta relación genética[20].

En el siglo inicial de la conquista y colonización la vida social de estos puertos estuvo marcada por el continuo desplazamiento de sus habitantes, el predominio de la población flotante, el continuo trasegar por el mar Caribe, el arribo de embarcaciones y colonizadores, lo que estimulaba el desorden en la vida social, política y administrativa[21]. Cuando a finales de esa centuria el mar Caribe se constituyó en escenario de las

luchas interimperiales la Corona española decidió fortalecer la colonización del interior del continente y organizar de sus puertos con fortificaciones y presencia militar permanente[22].

Pero cuando nos concentramos en la vida interna de estas ciudades concluimos que la presencia de regimientos militares y la delimitación formal de las plazas públicas no necesariamente garantizaron el control sobre las conductas sociales de sus habitantes, y que muchas veces las soldadescas estimularon comportamientos disolutos y desórdenes[23]. En La Habana, al igual que en Veracruz o en Cartagena colonial, el puerto se convertía en el refugio de los sectores subalternos que de hecho lo dominaban, mientras que otras áreas podían ver transcurrir su día tras día en cierta quietud. La vida portuaria de Veracruz fue de este tenor, pues pese a que se fortificó tardíamente, y a que se le asignó un papel importante en la defensa del sistema portuario e imperial español sobre el Caribe, la vida cotidiana de su recinto histórico que había surgido en torno a un puerto de difíciles condiciones para el tráfico de embarcaciones y de mercaderías, estuvo marcada por la no diferenciación de sus funciones[24]. Muchas quejas de los viajeros de otras latitudes sobre los comportamientos disolutos, el desorden, la ausencia de control por parte de las autoridades que vieron entre los habitantes de las ciudades del Caribe que visitaron en los siglos XVIII y XIX fueron suscitadas a partir de la observación de la vida en los puertos[25].

Entonces, la doble condición de puerto y fortaleza militar no lleva a concluir que de manera automática se organizaran las funciones de los espacios urbanos, en especial de las plazas públicas, y que el espacio portuario ya no concentrara una diversidad de funciones y que dejara de ser el corazón de la ciudad[26]. De ahí la necesidad de resaltar una consecuencia significativa de éste en la configuración del mundo social y urbano que lo contenía. Por una parte, su condición de plaza pública con una multiplicidad de funciones le permitió dispu-

tarle el protagonismo a la plaza central en la vida de la ciudad. Era a partir del puerto y no de la plaza central que la ciudad se reproducía. Esta diversidad de funciones se expresó en la acción de múltiples actores sociales que diariamente lo construían en distintas proporciones. Por eso, a diferencia de la plaza central construida desde arriba y controlada por las autoridades, las elites y la iglesia, el mundo portuario se hizo de manera inversa. Esto relegó a la plaza central a la sola función simbólica del poder, y aunque en determinadas circunstancias podía constituirse en área de desorden debido a las fiestas y protestas, éstas solo eran momentos excepcionales.

El proceso social y de especialización social urbana de la ciudad llevó a que los notables, alguna vez residenciados en torno a puerto, se desplazaran hacia otras zonas de la ciudad con un valor simbólico en correspondencia con los nuevos estatus y roles sociales que fueron construyendo. La plaza central y sus alrededores más inmediatos, con su iglesia, la casa consistorial, los símbolos del poder y las casas de dos plantas donde residían las familias de la elite[27], se consolidó como un espacio de residencia que infructuosamente se esforzó para que todos los caminos condujeran a ella y por ejercer un control que era menguado por la existencia del puerto.

Puede concluirse que como un singular sitio público abierto y multifuncional, durante varios siglos el puerto presentó una dinámica diferente a la que le conocemos actualmente. En él los controles sociales funcionaban de manera distorsionada y el orden surgía más de un acuerdo tácito entre sus múltiples actores que por los controles ejercidos por las elites y las autoridades. Toda la dinámica social, económica, étnica y cultural, como también la polifuncionalidad de este espacio predisponía a la trasgresión, de la que participaban todos los grupos, incluyendo a los representantes de las instituciones[28].

Plano 1
Cartagena en 1805



Plaza y arrabal de Cartagena de Yndias en 1805 elaborado por Manuel de Anguiano. ca. 1808 (*Cartografía y relaciones históricas de ultramar*, tomo 5, Servicio Histórico Militar, Madrid, 1980, p. 166).

Esa característica del espacio portuario es palpable en el caso de Cartagena de Indias, ciudad que se formó alrededor de la Plaza de La Mar (de la Aduana) la que articuló un cordón de plazas con funciones diversas (de la Yerba, Carnicería y Matadero), que se prolongaban hacia la playa del Arsenal, área en la que se establecieron talleres, careneros, astilleros, pulperías y cantinas. Entre la Boca del Puente (Torre del Reloj) y la bahía de Las Ánimas (Muelle de los Pegasos) se creó espontáneamente un sitio de mercado público (ver plano 1)[29]. El puerto de esta ciudad era un fondeadero en la bahía de las Ánimas en que anclaban grandes naves para ser cargadas o descargadas por medio de embarcaciones menores, las que luego se moviliza-

ban hacía las orillas de la Plaza de la Mar. A diferencia de los puertos que tenían muelles para grandes embarcaciones, en las orillas de aquella plaza se confundían estas pequeñas embarcaciones de carga con las que encargadas de movilizar el comercio de cabotaje de productos y personas de la región[30].

Las investigaciones sobre los orígenes de Barranquilla también señalan la importancia del pequeño embarcadero fluvial precolombino en el margen occidental del bajo curso del río Magdalena como el sitio que estimuló a sus alrededores el desarrollo del sitio colonial de vecinos libres que en la segunda mitad del siglo XIX despegó como el principal puerto colombiano (plano 2)[31]. Sobre la red de canales fluviales que se desprendían del curso principal del río Magdalena se fue organizando un sistema continuo de plazas que servían para atraque de embarcaciones, depósito de mercaderías, venta de productos de primera necesidad, talleres y pequeños astilleros y sitios de diversión.

A los puertos de ambas ciudades colombianas confluía el comercio interior y exterior y el mercado diario, al tiempo que lugar de atraque de naves y pequeñas embarcaciones. Durante mucho tiempo mercado y puerto constituyeron una sola entidad en el sentido espacial, económico y cultural. Las carnicerías, pulperías, bodegas y almacenes comerciales obligatoriamente aparecían como sus prolongaciones. Desde la colonia, al puerto de Cartagena arribaban por vía del mar y del Canal del Dique las provisiones diarias (productos de pan coger, carnes, verduras, pescados), materias primas para artesanos y talleres, materiales para la construcción, leña, hierba para el ganado (tanto en Cartagena como en Barranquilla existían la plaza de la Hierba), etc. Su despensa fue el área del valle del río Sinú desde donde se transportaban los productos por medio de embarcaciones de cabotaje, que descargaban en la Bahía de Las Ánimas. El espacio entre esta y la Boca del Puente (actual Torre del Reloj) fue descrito así por un visitante español de mediados del siglo XVIII: “Está retirada del puerto como unos

500 pasos. En este antemural hay una plaza, en donde las negras gateras venden vituallas de comer". Para 1815 el general español Pablo Morillo ordenó destruir las treinta y siete tiendas conocidas como los "Portales del Puente". La orden rezaba: "Y atendiendo también que a dichas casas están colocadas sobre el Muelle que sirve para el tráfico general, y que ellas contienen tabernas, revendedores, y en fin a cuanto puede contribuir al desorden hasta poder servir de pretexto a reunirse en estas casas de concurrencia, gentes de la plebe [...]"[32]. Setenta años después se describió el mismo espacio en los siguientes términos: "MERCADO. Se conocen con este nombre los edificios siguientes: 1º, la *Carnicería*, situada en el mismo punto que ocupó el primer convento Dominicano, donde se expenden las carnes; y 2º, varios tinglados fabricados del lado de la muralla, donde se sitúan las revendedoras sin orden alguno". Sobre el puerto se anotó: "Las embarcaciones que arriban al puerto, procedentes principalmente del Sinú, fondean a la orilla misma de la bahía, en la parte llamada impropiamente muelle, y en dicho punto verifican la venta de los efectos que traen"[33].

De igual forma Barranquilla siempre dependió del tráfico acuático. En 1843 en el área del Puerto Real como se le llamaba a la zona portuaria y de mercado situada sobre un canal que se desprendía del río Magdalena, el personero municipal solicitaba al Concejo Municipal que estableciera un orden "[...] respecto al lugar que deben ocupar las embarcaciones que se construyen y refaccionan en esta villa, y el lugar que deben también ocupar las que traen víveres para el abasto [...]", procediendo el cabildo a reglamentar el uso de los espacios en el puerto lo que muy pronto fue violado[34]. Muchos años después de la llegada de su familia (1868) a esta ciudad, el presbítero Pedro María Revollo recordó al mercado público así: "[...] desembarcamos en el puerto principal del mercado público, que era entonces una extensa planada arenosa. No se había construido todavía el edificio llamado mercado. En esa explanada levantaban los mercaderes tiendas o

toldas para ampararse del sol, o barracas móviles". Para finales del siglo XIX se decía que, a esta ciudad "[...] vienen por agua casi todos los artículos que se expenden en la plaza, y no por tierra, como sucede en otras partes" (ver plano 2)[35].

Plano 2

Plano de Barranquilla y de la vía férrea que la unía con Puerto Colombia, 1921

Fuente: montaje del autor con base en Planos de Barranquilla dibujado por Ernest Thevenin y fragmento de mapa de Colombia con las agencias del Banco Dugand. Biblioteca Nacional de Francia, Biblioteca Digital Gallica. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84464524

Es fácil imaginar lo que sucedía en estos sitios. Alrededor de las embarcaciones se arremolinaban vivanderos, tenderos y pregoneras para adquirir los productos para la reventa, como también jornaleros (luego llamados "braceros") ofreciendo sus servicios para transportar las cargas; carretilleros y cocheros nunca faltaban. Adquiridas las provisiones desde muy tempranas horas y aprovechando el fresco de la mañana, los vivanderos instalaban sus toldas, las barracas y tiendas abrían sus puertas y el público afluía en medio de un ambiente festivo[36]. En esos espacios abiertos se confundían marineros, bogas, pescadores, navegantes fluviales, pequeños, medianos y grandes comerciantes, comisionistas, vivanderos, jornaleros, braceros, artesanos, vagos y prostitutas. Eran espacios propicios para que en sus alrededores surgieran establecimientos de diversión, lo que se facilitaba mucho más en los puertos del siglo XIX carentes de obras de infraestructura y formados espontáneamente donde las condiciones naturales lo toleraban. Con la llegada de las embarcaciones, un gran número de personas subían a los barcos a ofrecer sus servicios (braceros, guías, pequeños, vagos, vendedores, prostitutas, niños, aurigas, carretilleros, limosneros, etc.). Si el pasajero bajaba a tierra y recorría sus inmediaciones lo que avizoraba era mesas de juego, fandangos nocturnos organizados como negocios, fondas, cantinas, vendedores al menudeo, posadas de mala muerte, vagos, lupanares.

Aún en 1952 se dibujaba al puerto fluvial de Magangué como un hervidero humano en el que se confundían viajeros, braceros, navegantes, lancheros, vendedores, etc.: "Cada llegada de barco o lancha es una hora de fiesta para Magangué, y como esto es todo el día, todos los días parecen días de fiesta en los muelles". Por tanto, para el tripulante saltar a tierra era condición simple para adentrarse de inmediato en un mundo de diversión; si había premura se podía ingerir algunos tragos de licor, pero si el tiempo lo permitía lo usual era la borrachera, la participación en fandangos y la posibilidad del amor furti-

vo con las amantes que iban surgiendo en cada puerto. Así, en 1893 un viajero se quejaba porque "[...] no hace el buque más que atracar a un puerto, y ya no se ve un sólo sirviente; todos se marchan a tierra. Es en vano reclamar. El capitán dice no sé [...]". El inglés Robert Cuninnghame Graham, quien durante la primera Guerra Mundial recorrió la Costa, anotó: "En Colombia [...] una estación de ferrocarril, o una plataforma de tranvía, o un muelle de vapores, son una especie de plaza pública en la cual muchas gentes pueden encontrar espacio agradable para holgazanear y criticar, pasar el tiempo del día o despedir a un amigo con acento lloroso, por muy corto que sea el viaje"[37].

Los relatos de los viajeros, al igual que la literatura, las crónicas y los artículos de la prensa comercial y los informes oficiales de la época nos muestran a los puertos como unos espacios de calurosos y tachonados aquí y allá del insalubre miasma. Ahí lo cotidiano era la saturación de la atmósfera con las múltiples voces y las risas destempladas, el ambiente rasgado por las palabras y gestos obscenos que herían el aire y a quienes inútilmente las censuraban. El olfato era agredido o agradado por la confusión entre el sempiterno aroma del licor, el agrio vaho de los disolutos y los fuertes olores de los desechos orgánicos. Las relaciones entre hombres y mujeres estaban mediadas por las pasiones licenciosas dadas la facilidad con que se vivía la relación corporal entre los cabrones y prostitutas que atraían a los recién llegados. Las fondas y pulperías en los alrededores en las que se ingería licor hasta la inconsciencia, los vagos, los trabajadores y las gentes de todos los colores, el empresario, la autoridad en muchos casos incompetente, el ambiente truculento y en medio de una infinita consternación el foráneo que veía con enfado todo lo que ocurría a su alrededor porque en épocas pretéritas de recato y mesura casi siempre se escribió con censura acerca de la vida portuaria. Eran constantes las quejas porque en esa tierra de permisión la sensualidad estaba a flor de piel. En 1893 un viajero nacional hizo una

descripción del puerto fluvial de Barranquilla que vale la pena citar: "Antes de arrimar al muelle pasamos por el lavadero público, en donde más de cien mujeres en traje peculiar del oficio, si traje puede llamarse a aquellos escasos jirones que señalan sus formas, respondían al saludo grotesco de los marineros, formándose entre la algazara de aquellas y la de estos, una vocería mayor que la que conoce el lector ya desde la salida de Yeguas". Casi un cuarto de siglo después apareció esta nota en un diario cartagenero: "El Hormiguero. Así le dicen a un solar de la playa de Barahona [actual área del Centro de Convenciones, sobre la playa del Arsenal], en el cual se desarrollan constantemente películas asombrosas, pero "para hombres solos", que dicen por ahí [...]"[38].

Esto era así porque los puertos eran los espacios urbanos en que desembocaban y se reproducían todas las necesidades, las pasiones, las picardías, alcanzando el espíritu trasgresor su mayor expresión traducido en códigos culturales colectivos que mediatizaban las relaciones entre los grupos sociales y entre estos y las instituciones. Como sitios de acciones ilícitas mayores (compra de autoridades, contrabando, burla de impuestos, etc.) y menores (necesidades fisiológicas a la vista pública, pequeñas trampas en las transacciones, sexo en cualquier lugar si las "benditas" circunstancias lo permitían, etc.) en ellos se desarrollaba una psicología colectiva transgresora de la que participaban todos los sectores sociales y aún las autoridades oficiales y eclesiásticas. Era una pequeña psicología que impregnaba los actos cotidianos y aún las relaciones entre los géneros. En ese cuerpo social lo extraño era la ley, la que solo alcanzaba a medrar. Por tanto, la cultura del puerto contiene muchos elementos que están entre lo legal y lo ilegal, separados por una débil línea transgredida sin causar traumas, hecho que estimuló y reforzó el doble sentido del habla popular que violenta los códigos del buen hablar[39].

Pero mercados y ferias de las ciudades no portuarias también han sido y son centros de desorden y una desprevenida lectura de la obra de Fernand Braudel ya citada divierte al lector con sus descripciones sobre el desorden cultural como factor consustancial al mercado. La singularidad de las sociedades portuarias radicaba en que permitía a sus habitantes unas relaciones culturales con personas de otras latitudes y con una tecnología de cierta que estaban ausentes en el mundo interiorano. Esas relaciones dejaban sus improntas en el refuerzo del "desarreglo de las conductas sociales", al marcarlas con un sincretismo cultural más intenso. Muchos elementos de las subculturas laborales de marineros y gentes de todas las procedencias eran asimilados y resignificados por los sectores populares. Canciones de trabajo, vocabulario técnico, jergas, santos patronos, proverbios y adagios, "*souvenires*", conocimientos astronómicos y meteorológicos, formas de ingerir licor, experiencias sexuales de otras latitudes, rituales como el bautismo de las embarcaciones y del novel navegante, leyendas mitológicas, historias, chistes, supersticiones y magias para conjurar el peligro, juegos de azar, etc., de estas subculturas llegaron a formar parte del corpus cultural popular. Como era lugar de confluencia de personas y tecnologías de diversas procedencias la cultura portuaria era abierta a la posibilidad de asimilaciones y adaptaciones, como lo demuestra la actitud de las personas cultas que se encargaron de recoger y divulgar por medios impresos las expresiones y el habla popular, pues mientras que los gramáticos y latinistas del interior de Colombia (Miguel Antonio Caro y Rufino José Cuervo) se dedicaban infructuosamente a intentar mantener puro el idioma, Manual Lanao Loaiza, Adolfo Sundheim, Pedro María Revollo y Mario Alario Di Filippo hacían todo lo contrario en el caso de la Costa y reconocían en este un cuerpo vivo[40].

Sin embargo, el espacio portuario también era el más grande lugar de trabajo que sus muelles, astilleros y talleres fami-

liarizaba con las diversas formas de tecnología. Al igual que su relación con el mercado, los talleres y astilleros que atendían las necesidades de las embarcaciones formaban con el puerto una sola entidad. Sin duda que los astilleros navales y los talleres artesanales ligados a éstos no representaban ninguna novedad en el Caribe colombiano pues gracias a su ubicación geográfica y a su papel estratégico en el comercio imperial, la Cartagena colonial se convirtió en puerto de arribo de los convoyes españoles que llegaban con cierta intermitencia y de pequeñas y medianas embarcaciones que durante todo el año traficaban entre las posesiones españolas del área del Caribe[41].

La actividad naval en la Cartagena colonial no estuvo al nivel de la desarrollada en La Habana, Guayaquil y El Callao, puertos en los que se crearon astilleros navales de significativas proporciones[42]. En aquella ciudad solo se construyó un carenero en el último cuarto del siglo XVIII, y en 1768 un pequeño muelle en el sector de La Machina con tres filas de cubos de mampostería de 4 metros cuadrados. Lo usual es que desde mucho tiempo atrás la tradición había habilitado las playas del Arsenal (sector del barrio Getsemaní que da hacia la bahía de Las Ánimas) como sitio para la construcción y reparación de embarcaciones menores, en razón de que como reza un documento de 1818, "[...] hasta ahora la comodidad de tenerlos a la mano de la población ha sostenido esta obra en el paraje en que se halla, causando notable daño a la defensa de la Plaza aumentándose sus terrenos a la derecha e izquierda con las astillas que se han arrojado y se arrojan [...]"[43]. Allí se formó una amplia tradición artesanal ligada al barrio de Getsemaní, cuya inmediatez a la zona portuaria lo convirtió en epicentro de talleres y en sitio de pequeños y medianos astilleros improvisados en las orillas por maestros de riberas, herreros, calafates, quienes con sus actividades impregnaban el ambiente con el olor de la estopa y el alquitrán[44]. Aspectos de la vida colonial en este puerto los conocemos por algunas descripciones de los científicos Jorge Juan y Antonio

de Ulloa (1748) y fray Juan de Santa Gertrudis (1757), al igual que del padre Antonio Julián (1743) para el caso de Santa Marta. Un siglo después Eliseo Reclus (1855) hizo lo mismo para el caso de Barranquilla[45].

Cuando los dispositivos mecánicos movidos por la fuerza del vapor se introdujeron durante la república, Cartagena empezaba a perder protagonismo y las construcciones navales se desplazaron hacia el puerto de Barranquilla. La imposibilidad de constituir una flota marítima nacional y la consolidación de la navegación fluvial facilitó ese protagonismo de esta ciudad que disfrutó de un más fácil acceso al río Magdalena, en cuyas riberas se desarrollaron los talleres y astilleros fluviales. En efecto, fue con el fortalecimiento de la navegación fluvial a vapor durante la segunda mitad del siglo XIX que las compañías fluviales construyeron astilleros y talleres en algunos puertos fluviales. El primer astillero de Barranquilla lo fundó en 1832 Juan B. Elbers, la que estaba provista de forjas, fuelles, etc. Luego le siguió el de la Compañía Unida en 1856[46]. Un decenio después, en 1866, otra empresa construyó un dock. En 1886 la Compañía Colombiana de Transportes contaba con bodegas, muelles, un taller mecánico con tornos movidos por vapor, fundición, herrería, carpintería, dos slips, un dock y tres almacenes de materiales, los que estaban unidos al ferrocarril por medio de un ramal férreo. Durante los tres primeros decenios del siglo XX, cada nueva compañía naviera construía talleres y astilleros o heredaba los de las empresas que se fusionaban o desaparecían. Talleres, astilleros y slips servían para reparar y ensamblar cascos de vapores, diseñar y construir piezas de máquinas, calderas y muchas más operaciones del ramo de la metalmecánica. En ellos laboraban muchos trabajadores al mando de ingenieros-mecánicos[47].

En el transcurso del decenio de 1930 los puertos del Caribe colombiano empezaron a perder muchas de sus funciones tradicionales debido al proceso de modernización que

los llevó a retirarse de los centros históricos de las ciudades, trasladándose a las afuera de las mismas. En 1933 Cartagena inauguró las nuevas instalaciones portuarias construidas en la isla de Manga. Dos años después lo mismo hizo Barranquilla al inaugurar las obras de canalización de la desembocadura del río Magdalena y las instalaciones portuarias fluviales, al suroriente del centro histórico, lo que le permitió convertirse en puerto marítimo y fluvial, sin necesidad del ramal férreo que llegaba hasta Puerto Colombia. Nuevos muelles, bodegas, edificios administrativos Este aislamiento se acompañó con la modernización de algunos servicios públicos como los edificios para el abasto público que siguieron situados en los espacios donde habían estado los muelles. Las medidas de control social sobre el ocio se intensificaron pese a que las corrientes migratorias que arribaban a ambos puertos en determinados momentos las colocaban en entredicho. Se establecieron las llamadas "zonas de tolerancia" a las que se desplazaron cantinas, bares, prostitutas y parte del tráfico furtivo que había hecho de los centros históricos sus hábitats predilectos.

Al desvertebrar la multifuncionalidad del área portuaria, la nueva especialización del espacio urbano tuvo sus consecuencias sobre los trabajadores portuarios diferenciándolos de los sectores más bajos de la población con los que se mantenían confundidos. Formas más consistentes de control laboral, y el interés en controlar la contratación de la mano de obra contribuyeron a definir el perfil de los trabajadores de los puertos. Pero por otra parte terminó por afectar la protesta social tradicional al producir una escisión en la integración de los diversos sectores que la alimentaban y apoyaban bajo las formas del motín, la asonada y la acción violenta, mientras que ayudó al desarrollo de las formas modernas de protesta (por sitio de trabajo, con cierta organización). Así las cosas, los sectores plebeyos se vieron sustraídos de las formas de protestas mientras que al lado de los trabajadores portuarios aparecieron los fabriles.

Inicios de la industrialización

La condición portuaria, el despegue del modelo económico agroexportador, las políticas económicas gubernamentales y las circunstancias internacionales, facilitaron el establecimiento de los primeros ensayos manufactureros y fabriles, pues el conocimiento de los mercados, la facilidad para importar maquinarias y materias primas y la presencia de empresarios y técnicos constituían unos recursos que lo posibilitaban. Los empresarios que habían acumulado capitales en diversas esferas se arriesgaron a invertir en factorías e industrias en los principales puertos que movilizaban el comercio nacional, gracias a que las continuas importaciones habían creado mercados cautivos. Este aprovechamiento de ciertas circunstancias por los empresarios para impulsar las industrias la reconoció en 1938 Nicolás Llinás Vega, Gobernador del Departamento del Atlántico, quien en un discurso en la Exposición Nacional del IV Centenario de Bogotá, en el que al referirse a "La potencialidad industrial del Atlántico", en uno de sus apartes señaló:

> Pero esta misma circunstancia [ubicación geográfica favorable] hizo que hasta hace pocos años Barranquilla viviera casi exclusivamente del comercio de tránsito... Fue precisamente el colapso de todas las energías nacionales que ocasionó al país la famosa crisis pasada [crisis económica mundial de 1929], la que determinó el surgimiento industrial de Barranquilla. Hasta entonces fue la ciudad un gran centro de consumo que importaba todos los artículos manufacturados que necesitaba, con el consiguiente desarrollo intenso del comercio local. Pero agotadas o reducidas las fuentes de vida que para ella significaba el movimiento de tránsito, orientó vigorosamente sus esfuerzos y sus capitales hacia la actividad industrial y nacieron entonces potentes fábricas que hoy son el asombro y orgullo de los colombianos[48].

Los puertos de la Costa contaban a su favor la facilidad de traer maquinarias y materias primas por vías marítima y sin tener que vencer los obstáculos y los costos del transporte por

grandes áreas de la geografía nacional, como si sucedía con las ciudades del interior el no tener que aumentar costos de mercancías por sus transporte, el haber atraído a empresarios extranjeros y el disponer de la asimilación de los dispositivos técnicos brindados por los medios de transportes modernos (vapores y ferrocarriles). Por eso, durante los treinta primeros años de la centuria en curso Barranquilla y Cartagena fueron escenarios propicios para el establecimiento de talleres, manufacturas y de la unidad fabril moderna, las que modificaron en parte las relaciones sociales y las estructuras demográfica y urbana. Circunstancias favorables durante el último cuarto del siglo XIX sirvieron para que algunos empresarios con capitales acumulados en las esferas del comercio, la ganadería y el transporte, se decidieran a diversificar sus inversiones en sectores productivos modernos, beneficiarios de las materias primas que abundaban en la región, las que en parte representaban un subproducto de sus inversiones esenciales. Tal fue el caso de los establecimientos semifabriles creados entre 1875 y 1899, los que se aprovecharon de la imposibilidad que afrontaba la competencia de productos extranjeros de igual índole, en razón de los altos costos del transporte y por representar altos volúmenes de carga que no eran compensados por su comercialización en el mercado regional costeño en formación.

En efecto, instalaciones semifabriles como las jabonerías, velas esteáricas, curtimbres, desmotadoras de algodón y cigarrerías, surgieron gracias al desarrollo de la industria ganadera, del tabaco y a ciclos de exportación de algodón, en especial cuando la economía pecuaria comenzó a responder a las exigencias del mercado centroamericano y del Caribe insular a raíz de la guerra cubana de los Diez Años (1868-1878), la que imposibilitó que la isla continuara abasteciéndolos de carnes y de cueros. También ayudó la demanda de carnes, calzado, aperos de cabalgadura, cueros para muebles y camas, velas esteáricas y jabones, demanda estimulada por el crecimiento

relativo del mercado urbano regional de la Costa. Entre 1872 y 1920 el sacrificio anual de reses en Barranquilla pasó de 3.010 a 22.600, lo que nos dice de las posibilidades de aprovechar materias como el sebo y los cueros[49].

El momento era estimulante pues la crisis del tabaco de El Carmen de Bolívar en el mercado europeo a mediados de los años setenta, afectó a muchas casas comerciales extranjeras que se dedicaban a la introducción de mercaderías foráneas, coyuntura aprovechada por empresarios nacionales para invertir dinero en los establecimientos enunciados, los que contaban a su favor con una demanda ya creada por los artículos extranjeros y por la producción artesanal. Además, la existencia de un núcleo de empresarios no nacionales con capitales en el comercio y en el transporte fluvial a vapor y en el ferrocarrilero, también contribuyó a crear una situación benéfica para que se aventuraran inversiones en el área semifabril. Modernos sistemas contables y administrativos, alta capacidad de riesgo en las inversiones e introducción de la tecnología moderna representada en la máquina a vapor, en herramientas y productos metalmecánicos, así como los conocimientos físicos, químicos y matemáticos que les son congénitos, se constituyeron en el aporte más apreciable de este grupo de personas al desarrollo empresarial de ambas ciudades. Así, muchos de los primeros empresarios que arriesgaron capitales en talleres y establecimientos semifabriles, habían asimilado el "espíritu empresarial" laborando en calidad de dependientes en casas mercantiles extranjeras, como contadores de vapores y auxiliares de los ingenieros mecánicos venidos de los Estados Unidos y de Inglaterra para las operaciones de ensamblaje y conducción de los vapores que hacían el tráfico por el río Magdalena y para dirigir los astilleros en los que se realizaban estas labores. En tal sentido podemos afirmar, como lo hizo Alejandro López en 1937, que la navegación a vapor y los astilleros que comenzaron a crearse en número ascendente a partir de 1828,

constituyeron el sedimento cultural y tecnológico sobre el cual descansaría el posterior desarrollo industrial de la Costa[50].

También las políticas de estímulos y protección al incipiente desarrollo industrial regional iniciadas desde 1875 por el Estado Soberano de Bolívar y por el Gobierno Nacional y posteriormente desarrolladas por Rafael Reyes (1904-1909), crearon una atmósfera de confianza para la formación de esa capacidad de riesgo entre el empresariado costeño. En ese mismo año el presidente del Estado de Bolívar opinaba que,

> En países como el nuestro en que la iniciativa individual no existe, y en el que el poder de las asociaciones es desconocido, corresponde a los gobiernos dar empuje a la industria, ofreciendo desde el principio una utilidad cierta a los que acometan determinadas obras, por que aunque ellas por si ofrezcan grandes utilidades, como el espíritu de progreso es entre nosotros soñoliento y asustadizo, no son emprendidas espontáneamente si la ganancia tiene alguna contingencia[51].

Estas políticas novedosas expresaban la formación de una nueva mentalidad en el Estado Soberano de Bolívar, la que ya no concebía el progreso en los tradicionales términos del programa neoborbónico supérstite durante los tres primeros cuartos del siglo XIX (universalización de la educación primaria, introducción de conocimientos prácticos y desarrollo del sector agrícola ligado al comercio internacional). Ahora, al lado del proyecto agroexportador se señaló con creciente insistencia, la necesidad de desarrollar la economía urbana (la unidad fabril moderna), modernizar los servicios públicos e introducir algunos elementos de la cultura urbana occidental. Síntoma de estas modificaciones fueron las críticas realizadas por algunos jóvenes empresarios del último cuarto de la mencionada centuria al modelo que regía en la economía urbana (comercio internacional concentrado en pocas manos), exigiendo cambios, tales como el desarrollo del espíritu de asociación de capitales para afrontar nuevos riesgos en

las inversiones. Cuando algunos empresarios cartageneros se asociaron con el cubano Francisco Javier Balmaseda y crearon en 1877 el Ingenio Azucarero de María, el periódico El Porvenir (vocero de esa nueva mentalidad y ligado a Rafael Núñez) publicó varios artículos criticando el sedentarismo de los comerciantes de mostrador, exigiéndoles aventurarse en la búsqueda de los productos de exportación, la creación de bancos para abaratar el capital y fundar, "[...] fábricas en que se cambie la forma de los productos naturales, para agregarles el valor que representa el trabajo"[52].

Así que para la segunda mitad del decenio de 1870 se percibía que estaba surgiendo un nuevo sector de comerciantes resultado en parte de las mejoras técnicas introducidas en la navegación marítima internacional, la que permitió el arribo permanente de buques de empresas transoceánicas. Este hecho quebró el predominio que habían tenido pocos comerciantes, quienes fletaban barcos, traían mercancías, las distribuían y exportaban los productos nativos estableciendo condiciones onerosas. Desde los años de 1860 se fue incrementado la presencia de esos barcos, facilitándose el libre acceso de pequeños y medianos comerciantes a las importaciones y exportaciones: "Hoy no tenemos como antes, ocho o diez comerciantes acaudalados, pero en cambio tenemos ochenta o cien con capital de consideración, que se mueven más, que se hacen una competencia saludable [...] y que fomentan por conveniencia la agricultura, la ganadería y las artes"[53]. Era a este nuevo sector empresarial al que se le exigió renovación, espíritu de asociación, romper con una la práctica empresarial considerada egoísta porque no aportaban nada al bienestar social.

A esta emergencia de un nuevo sector empresarial ayudaron factores generacionales y políticos como fue el surgimiento de un nuevo grupo de jóvenes de empresarios y dirigentes políticos nacidos a mediados de dicha centuria y formados

en una coyuntura de expansión de las exportaciones, quienes iniciaron una política más sistemática y realista encaminada a materializar un programa de modernización nacional y regional. Este sector encontró en el movimiento político de la Regeneración un espacio político y social propicio para incursionar con relativo éxito en el control y manejo de la administración pública, facilitándosele realizar algunos aspectos de sus aspiraciones.

En Barranquilla el primer ensayo fabril creado gracias a estas condiciones favorables fue La Industria de los hermanos Salzedo Ramón, momposinos de ascendencia sefardita. Fundada en 1875 con un tren de alta tecnología, se propuso introducir en la región Caribe colombiana el hábito de consumir aceites vegetales extraídos de semillas oleaginosas, pero el peso de la tradición del consumo de aceite de coco y de manteca de cerdo, prontamente le obligó a diversificar su producción hacia el desmote de algodón -con cierta demanda en el mercado internacional-, la producción de jabones y velas y el aserradero de maderas[54]. A este establecimiento que logró sobrevivir a la crisis de 1929, se le unieron establecimientos semifabriles como la fábrica de jabones El Porvenir de Francisco de J. Palacio (1878) y la fábrica de azúcar La Perseverancia un año después. Y así, entre 1875 y 1899 se fundaron 26 talleres y factorías semifabriles[55], en su mayoría en los sectores productivos ya anotados, establecimientos que por el escaso empleo de tecnología y de mano de obra no pueden ser catalogados como unidades industriales modernas propiamente dichas.

Caso parecido fue el de Cartagena, ciudad en la que a los pequeños talleres y manufacturas se le sumó en 1892 la Fábrica de Tejidos Merlano, creada por una familia proveniente de las sabanas, la que había incursionado en varias empresas, sobresaliendo en el renglón ganadero. Esta fábrica, pionera en el país y primera en realizar los procesos de hilado y tejido, subsistió hasta mediados de 1920[56]. Sin embargo, el empre-

sariado cartagenero, por razones que veremos más adelante, se diferenció del barranquillero porque había acumulado su experiencia en negocios como la ganadería, la extracción de metales preciosos y de productos silvícolas (caucho y maderas), lo que los inclinó a invertir en el campo, y cuando el surgimiento de la unidad fabril se hizo posible, los más grandes capitales los colocó en la industria agrícola moderna, fundando ingenios como el de María, Sincerín, Central Bolívar, Berástegui, Sautatá y en el Packing House de Coveñas[57].

Con la vuelta de siglo el proceso de industrialización se intensificó sin que por ello ambas ciudades perdieran su condición de centros comerciales y portuarios. Aunque continuaron creándose talleres y unidades semifabriles, hubo una importante colocación de capitales en industrias en el sentido estricto del término, las que comenzaron a emplear alta tecnología y a utilizar cierto número de mano de obra asalariada que sobrepasaban, en ambos aspectos, a las factorías heredadas del siglo XIX. Al igual que en Medellín[58] y con la misma intensidad, en la Costa fue el sector textilero el que se colocó a la cabeza de la industrialización al crearse diecinueve fábricas de tejidos de algodón y de seda artificial entre 1892 y 1934, incentivando el cultivo de la malvácea en algunas áreas de la región, como también el establecimiento de desmotadoras en Barranquilla y municipios circunvecinos. Para el caso de Barranquilla en el cuadro 1-1, que agrupa por sectores las tendencias en la inversión de capital entre 1900 y 1934, se observa el claro predominio de las textileras (42,4%), seguidas por el sector de alimentos y bebidas (33,3%) y luego por el de fósforos y cigarrillos (11,0%).

Cuadro 1
Inversión de capital industrial en Barranquilla 1900-1934[59]

Área fabril	Establecimientos Capital	
Tejidos y desmotadoras	18	$3'887.500
Alimentos y bebidas	24	3'054.200
Cigarrillos y fósforos	10	992.900
Construcción	12	594.000
Calzado y confecciones	17	334.000
Jabones	6	93.000
Imprentas	1	90.000
Metalmecánica	6	86.000
Envases	1	40.000
Total	97	9.171.600

Fuente: elaboración del autor con base en Sergio Paolo Solano, "Acumulación de capital e industrial. Limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla, 1900-1934".

Las primeras textileras, pequeñas en su mayoría (con excepción de Tejidos Obregón y la Compañía Manufacturera de Barranquilla, y las tres cartageneras, las que representaban el 83,4% del capital invertido en este sector) y dedicadas al tejido de punto (franelas, medias e interiores), surgieron al amparo de las políticas proteccionistas, estímulos y subvenciones del gobierno de Rafael Reyes, empleando pocos telares mecánicos e importando hilazas. Sus inversiones apenas llegaban a los cien mil pesos (caso de las fábricas Aycardi, Mayans, Helm, Campo y Carbonell y Algodonera e Industrial) y sus existencias estuvieron marcadas por continuos sobresaltos a causa de las permanentes amenazas gubernamentales de desmontar el arancel proteccionista y la exoneración de impuestos que les había ayudado a nacer60. Esa continua zozobra también fue acicateada por la competencia de productos extranjeros, y los ciclos de la economía internacional que se sentían con espe-

cial intensidad en los puertos del Caribe colombiano, así como por las tarifas diferenciales establecidas por el gobierno para gravar la producción costeña más no a la del interior, obstaculizando su desplazamiento a la región cafetera y andina, para competir allí en igualdad de condiciones en los mercados con mayores poder de compra del país.

Cartagena tuvo un desarrollo fabril más retrasado y dominado por modestos establecimientos debido al espíritu empresarial predominante en esta ciudad. Según el cuadro 1-2 (desafortunadamente más incompleto que el de Barranquilla debido a que muchas factorías no registraron sus capitales), más del 68% del capital industrial colocado entre 1918 y 1924 estaba representado por tres textileras, seguida por una refinería (11,4%), los establecimientos productores de calzado con el 8,6% y luego los de alimentos y bebidas con el 8,1%.

Cuadro 2
Inversión de capital fabril en Cartagena, 1918-1924

Área fabril	Establecimientos	Capital
Tejidos	3	$1'500.000
Petróleo	1	253.750
Calzado	2	190.000
Alimentos y bebidas	9	178.800
Jabones y velas	3	31.000
Construcción	1	30.000
Cigarrillos	1	25.000
Total	20	2'208.550

Fuentes: elaboración del autor con base en "Informe del prefecto de la Provincia de Cartagena, 1918", en BLAA, *Mensajes, memorias e informes*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 1919; "Informe del Señor Alcalde del Distrito de Cartagena", en *Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento 1924*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1924.

El auge económico después de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), el que se sostuvo hasta mediados de 1920, desató una oleada especulativa en las inversiones y atrajo a Barranquilla a capitalistas antioqueños y a judíos sefarditas de Curazao al sector textilero; en 1920 varios empresarios antioqueños fundaron la Compañía de Tejidos del Atlántico y la Compañía Manufacturera de Barranquilla, con una inversión de seiscientos mil pesos ($600.000), mientras que el capital curazaleño se hizo presente a través de empréstitos a la Empresa de Hilados y Cultivo de Algodón y a la fábrica de Tejidos La Nacional, fundadas ambas por la firma Pinedo-Weeber y Compañía, la que serviría de "trampolín" para la penetración del capital sefardita en varias industrias locales, grupo extranjero que centralizó sus operaciones por medio de la Curacao Trading Company (CUTRACO). La crisis económica de 1920-1921 (sus efectos en la Costa se mantuvieron hasta mediados de 1924), la caída de los aranceles aduaneros por efecto de la inflación[61], y la baja de los precios internacionales de los textiles gracias a la innovación del telar automático que rebajó significativamente los costos de producción, afectaron a las textileras de Barranquilla y ya para 1926 no existían las fábricas Mayans, Aycardi, Helm, Campo y Carbonell y la Algodonera e Industrial y al año siguiente se liquidó la Compañía Manufacturera de Barranquilla. Las fábricas cartageneras (a excepción de Tejidos Merlano, la que desde 1904 pasó a manos del Banco Unión) se mantuvieron hasta los años de 1930 gracias a la política cautelosa de sus propietarios. Le seguían siete textileras de algodón y de seda con el 18,7%; siete industrias metalmecánica (Industria Nacional de Hornillos y Calderos, Muebles de acero Vulcano, Fábrica Nacional de Camas, Industrias Metálicas Vallejo, Envases Metálicos Gallardo, puntillas Iron and Steel Industry Compañía y el astillero Unión Industrial) con el 8,9%; tres molinos de trigo (Generoso Mancini, Roncallo Hermanos y Ramón Urueta Méndez) con el 7,0%; dos fábricas de aceites y grasas vegetales (FAGRAVE y

Grasas y Aceites Vegetales) con el 6,8% y tres cigarreras y fosforeras (Coltabaco, Francisco García, Hermano y Compañía Fosforera Colombiana) con el 6,5%. Es decir, 25 empresas (el 38,4% del total), concentraban el 75,6% del capital colocado en industrias en 1934[62].

Sin embargo, por el valor de la producción y el de los insumos y por el empleo de mano de obra, el sector textilero seguía siendo el que más aportaba a la consolidación de la industria en Barranquilla y Cartagena; efectivamente, de un valor total de la producción de las empresas que se acercaba a los dieciséis millones ($16'000.000), las textileras aportaban el 18,6%, seguidas por bebidas y gaseosas con el 10,6%, luego por los molinos de cereales con el 9,5% y después por aceites vegetales, metalmecánica y cigarrillos y fósforos con el 7,1%, 7,2% y el 6,1% en su orden. Es decir, las mismas 25 empresas concentraban el 59,1% de la producción. Ahora bien, si tomamos a las textileras y las estudiamos detenidamente, observaremos algunas características del desarrollo industrial de Barranquilla no perceptibles a través del análisis del cuadro 1-1. De las trece fábricas creadas antes de 1930, las que requirieron una inversión aproximada a los dos millones setecientos mil pesos ($2.700.000), Tejidos Obregón absorbió el 55,5%, seguida lejanamente por la Compañía Manufacturera de Barranquilla con el 18,5% y luego por la Empresa de Hilados y Cultivo de Algodón con el 11,8%. Estamos pues, frente a tres factorías que comprendían el 85,8% del capital total del área textil, mientras que las otras diez manufacturas se repartían el 14,2% del capital restante[63].

La presencia sobredimensionada de Tejidos Obregón y de las tres textileras cartageneras ilustra la connotación más sobresaliente del proceso inicial de industrialización en la Costa: esta región fue escenario para el establecimiento de la pequeña y mediana industria, la que nunca logró dominar su economía urbana, que continuó siendo comercial y portuaria. En el caso

de Barranquilla, esa doble condición impuso limitaciones a la acumulación de capital, vocación a cuyo alrededor se desarrolló un grupo de empresarios nacionales que invirtió en la industrialización por esos años, la mayoría de ellos apegado a las funciones de simple intermediarios del comercio (casas sucursales, agencias comisionistas y de seguros y representaciones de líneas extranjeras de vapores marítimos), pequeños exportadores de ganado y transportadores, siendo restringida la posibilidad de acumular grandes fortunas en el contexto nacional[64].

Después de 1914 los empresarios de Barranquilla que invirtieron en industrias ya habían perdido sus nexos con el comercio internacional en grande escala y transitaban hacia otras actividades (accionistas minoritarios de la navegación a vapor, comercio al detal, ganadería a escala menor, propiedad raíz urbana, urbanización y bancos) con menores posibilidades de enriquecimiento[65]. La asociación extrafamiliar que predominó fue la sociedad limitada y se dio en aquellos sectores en los que la composición orgánica de capital exigió el concurso de varios inversionistas. Sin embargo, la colocación de capitales no dejó de ser medrosa y se prefirió diversificar la inversión al interior del área industrial antes que arriesgar todo en una sola empresa. Aquí nuevamente la gran excepción fue Tejidos Obregón, empresa familiar, pues otras de igual índole (Aycardi, Helm, Mayans, Campo-Carbonell), no dejaron de ser pequeños establecimientos que subsistieron en precarias condiciones en el mercado regional y sin pretensiones ni posibilidades de atraer capitalistas.

Consecuencias del crecimiento comercial, portuario y fabril

La característica central durante los años en estudio fue de crecimiento y de innovaciones en las actividades económicas, el incremento demográfico de ambos puertos y del resto de la región, la expansión urbana y la complejidad adquirida por la

vida social, cultural y política. El despegue del modelo agroexportador gracias a la consolidación de las exportaciones cafeteras (con unos antecedentes coyunturales con el tabaco, la quina, el añil, productos silvícolas, ganado, algodón), dieron un gran impulso a la vida comercial y portuaria de ambas ciudades, así como de los puertos fluviales intermedios situados a lo largo de los bajo cursos de los ríos Magdalena, Cauca, Sinú y San Jorge, como también a los centros de acopio y de distribución de mercaderías. Barranquilla sostuvo la tendencia al incremento de su vida comercial y portuaria, mientras que Cartagena, después de una crisis que duró más de tres decenios, empezó a mostrar síntomas de recuperación, y ya para finales del siglo XIX empezaba a preocupar a los habitantes del vecino puerto de Barranquilla dado que acaparaba una porción significativa del comercio internacional colombiano.

Quizá este es el aspecto más estudiado de la historia económica urbana de la Costa, por lo que no nos detendremos en las cifras que se pueden leer en trabajos de excelente calidad[66]. De esos estudios se extraen las siguientes conclusiones. 1. La intensificación del movimiento de carga por los puertos y el aumento del comercio en unas proporciones nunca antes vistas, favorecieron una mayor complejidad de las labores portuarias en sus dimensiones espaciales, técnicos, ocupacionales y administrativos, tal como se mostró en la parte inicial de este capítulo. 2. El crecimiento población de toda la región como resultado de una mejoría en la rata natural de la población y de las corrientes migratorias de otras regiones del país que por diversas circunstancias se desplazaron a los centros urbanos y a las áreas de la economía agropecuaria que demandaban mano de obra. Esto redundó en la complejidad que alcanzó la vida urbana pues los espacios ocupados por viviendas y otros sitios se expandieron, rompiéndose las formas tradicionales de relación de los habitantes con los sitios públicos que regían la vida co-

munitaria. También implicó significativas transformaciones en la distribución de las diversas actividades de la población económicamente activa (PEA) de ambas ciudades, y con ello una transformación en sus configuraciones sociales.

Varios factores, como el desarrollo económico analizado, explican el crecimiento demográfico de Barranquilla y Cartagena durante los treinta primero años de la centuria en curso. Entre 1905 y 1938 la población de Barranquilla pasó de 40.115 a 152.348 habitantes, multiplicándose casi cuatro veces y con un crecimiento anual del 8,4%, siendo el más alto de todas las ciudades colombianas. Cartagena, después de un largo período de decrecimiento poblacional durante el siglo XIX (pasó de 22.171 habitantes en 1835 a 8.603 en 1871), comenzó a recuperarse y para los años de 1881, 1912, 1918 y 1938 transitó de 11.975 a 36.632, 51.382 y 92.494 respectivamente (cuadro 1-3)[67]. El primero es que la tasa de crecimiento de la población colombiana pasó, entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX, del 1,5% al 2,2%, lo que se acompañó con el aumento de la población urbana a expensas de la rural, mejorándose las condiciones de vida y las posibilidades de supervivencia. Este factor se expresó en la costa atlántica en el incremento de su participación en la población total del país, mudando del 12% al 15,3% durante ese período. La población de ambas ciudades aumenta a finales del siglo inmediatamente anterior con relación al resto del mismo, hecho aparentemente paradójico, que en el caso de Barranquilla se explica por la disminución del coeficiente de mortalidad que pasó de 44 a 34 por cada mil habitantes entre 1883 y 1898 y de 33 a 15 por cada mil personas entre 1905 y 1934[68].

Cuadro 3
Población de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, 1835-1938

Años	Barranquilla	Cartagena	Santa Marta
1835	5.359	11.929	5.929
1843	5.651	10.145	4.411
1852	6.114	9.896	4.370
1865	7.462	12.356	
1870	11.595	8.603	5.472
1875	16.549		
1882	16.982	11.975	
1905	40.115	23.718	9.568
1912	48.907	36.632	
1918	64.543	51.382	18.040
1928	139.974	83.206	
1938	152.348	84.937	33.215

Fuentes: elaboración del autor con base en Manuel E. Corrales, *Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar*, tomo 2, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1884, pp. 422-425; Eduardo Lemaitre, *Historia general de Cartagena,* tomo IV, Banco de la República, Bogotá, 1983, p. 441; "Censo de Cartagena", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, julio 23 y agosto 11 y 21 de 1907; *Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento 1922-1924*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1924, p. 93; BBC, *Diario de la Costa*, Cartagena, abril 30 de 1919 y Manuel Pretelt Burgos, *Monografía de Cartagena*, Tipografía El Mercurio, Cartagena, 1929; BNC, *El Promotor*, Barranquilla, mayo 1° de 1875; Ministerio de Gobierno, *Censo general de 1912*, pp. 57 y 95; "Cuadro de la población del círculo de Cartagena...", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, enero 7 de 1872; *Geografía económica de Colombia. Atlántico*, p. 70; BME, 1, 1930; Fabio Zambrano, "Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia", en Alberto Abello y Silvana Giaimo (Compiladores), *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano*. Observatorio del Caribe Colombiano/FONADE/ Universidad del Atlántico, Cartagena, 2000, cuadros 2, 3, 4, 6 y 7, pp. 66-70 y 73-74.

Varios factores estrictamente demográficos del orden nacional ayudan a comprender este proceso local. En este aumento de la supervivencia infantil influyó el inicio de algunas medidas encaminadas a mejorar ciertas obras públicas y la salubridad ciudadana. Frente a los azotes de algunas epidemias

(viruela, sarampión y gripe), ambos municipios mostraron interés en iniciar campañas para vacunar a la población para así evitar los estragos de las enfermedades entre sus habitantes. Por ejemplo, en 1901 en Barranquilla se intensificaron las jornadas para propagar la vacuna contra la viruela (Acuerdos N° 30 de 1901, N° 5 de 1902 y N° 3 de 1903); desde 1902 hubo manifiesta preocupación por mejorar el matadero y el mercado público (Acuerdos N° 18 de 1902 y N° 17 de 1903); a partir de 1912 se organizó la Dirección Municipal de Salubridad Pública, se reglamentó la administración sanitaria del municipio, se adquirió el globo de tierra llamado Calancala para la construcción de alojamientos para los enfermos contagiosos, se compró un laboratorio bacteriológico y se reglamentó la prostitución a fin de combatir la propagación de las enfermedades venéreas que arrojaban altos índices de mortalidad (Acuerdos Nos. 15, 25, 16, 3 y 10 de 1914, 1915, 1914, 1913 y 1915 respectivamente). Así mismo, entre 1912 y 1922, el presupuesto destinado a Beneficencia pública y sanidad se incrementó en un 700% aproximadamente[69]. Pero el factor que mejoró de manera ostensible la salubridad pública fue la entrada en servicio del acueducto municipal en 1928, el que dotó a esta ciudad de agua potable, reduciéndose significativamente el número de niños muertos por enfermedad diarreica aguda (gastroenteritis). A esta conquista le había precedido el montaje y la entrada en servicio de una planta pasteurizadora de leche en 1921 en la fábrica de Cerveza Bolívar.

Sin embargo, el ascenso demográfico de ambas ciudades se debió a la afluencia de corrientes migratorias, las que, en el caso de Barranquilla, para el lapso intercensal de 1918 a 1938 representó casi el 76% del crecimiento anual, que era, de 4.400 personas. A fines del siglo XIX los flujos migratorios hacia Barranquilla provenientes de los municipios aledaños tuvieron características intermitentes, atraídos por la posibilidad de obtener un complemento de los ingresos familiares

básicos de origen agrícola, y luego por la posibilidad de una mejor vida. A finales del siglo inmediatamente anterior, hubo ciertos flujos comarcanos hacia Barranquilla acorde con la oferta ocupacional:

> Barranquilla, por su comercio, es cierto, atrae los brazos que en cierta época del año estén ociosos en otros lugares, pero pasada esa época, apenas quedan los suficientes para el diario trajín; de tal manera que cualquiera emigración por pequeña que sea convierte en crisis lo que en otras comarcas sería causa de un insignificante aumento del jornal. Más de tres grandes centros de atracción contrapuestos al nuestro tenemos desde el año pasado en el ferrocarril de Cartagena, el de Santa Marta y los de Santander y Antioquia. A esto se agrega que la época es de afanes agrícolas para aprovechar las próximas lluvias...[70].

Con la vuelta de siglo los flujos migratorios crecieron y se estabilizaron en esa ciudad. Para el caso de Cartagena, según un analista de la época, “El aumento de población de esta ciudad en los últimos años, sobre todo después de la última guerra [la de los Mil Días], se explica... por el éxodo de familias enteras de otras poblaciones a ésta, en busca, ya de trabajo... ya de mayor seguridad para sus personas e intereses...”[71]. Vistos de forma global estos flujos migratorios eran el resultado de varios procesos de disolución de las relaciones sociales premodernas en ciertas zonas del país, liberándose fuerza de trabajo que se desplazó hacia la economía cafetera, a la construcción de vías de comunicación, a los principales centros urbanos y a los enclaves capitalistas en las zonas rurales como la zona bananera y Barrancabermeja. Otras zonas de economía agraria moderna como los ingenios azucareros de Sincerín (Arjona, Bolívar), Berástegui (Ciénaga de Oro, Córdoba), Sautatá (Urabá, Córdoba) y Central Sucre (Majagual, Sucre), también absorbieron mano de obra proveniente de las comarcas circunvecinas y de otras regiones. Sincerín, cuando llegaba la época de zafra y de producción azucarera pasaba de 500 a 3.000 trabajadores, cifras similares para los otros in-

genios; la mayoría de esa mano de obra provenía de las regiones circunvecinas, desarrollándose una especie de tendencia inacabada a la proletarización del campesinado pobre de las inmediaciones de estos centros agrícolas.

El incremento en la construcción de obras públicas (ferrocarril de Cartagena, construcción de las obras del Canal de Panamá, construcción de oleoductos, prolongación del ferrocarril del departamento del Magdalena), también atrajo migraciones campesinas y de otros países, como fue el caso del ferrocarril de Cartagena, al que se vincularon personas provenientes de Jamaica, los llamados "negros yumecas" y como también a trabajadores interioranos[72].

Como ya se sugirió, el primer flujo migratorio hacia Barranquilla y Cartagena fue originado por la Guerra de los Mil Días (1899-1902), contienda civil que obligó a muchos habitantes de las comarcas escenarios de confrontaciones bélicas o de movilización y acantonamiento de tropas, a buscar refugio y "mejores aires" en estas ciudades. Uno de los motivos que arrancó grandes corrientes migratorias en el bajo Magdalena fue el progreso logrado por Barranquilla y en menor cuantía por Cartagena, avances puestos de presente a los sentidos de los pobladores ribereños por los comerciantes y por el transporte fluvial que tenían en ambas ciudades sus epicentros73. Al igual que Melquíades, el gitano de Cien Años de Soledad, el vapor y su tripulación, la prensa que transportaba y que circulaba entre algunos ribereños y los comerciantes que se desplazaban de pueblo en pueblo con sus fardos de mercaderías venidas de Europa y de Norteamérica, se encargaron de anunciar a aquellos las mejoras en el nivel de vida de los barranquilleros y cartageneros, los inicios de la fantástica producción de hielo, la deslumbrante luz artificial de la que era una muestra la que se desplazaba con los vapores, noticias asombrosas sobre los automóviles que acortaban las distancias, de los ferrocarriles, los prodigios del teléfono, el surgimiento de la

producción fabril moderna en la que se recibía un salario con el cual se podía comprar bienes apetecidos o irse de juerga en las zonas de tolerancia. Estos y muchos otros logros parciales de la modernidad debieron despertar la idea de una especie de “nuevo mundo”, allí, cercano, río y dique abajo. Las catástrofes naturales producidas por las inundaciones de los pueblos ribereños de los ríos Magdalena, Cauca, San Jorge y Sinú durante los años de intensas lluvias (1916-1917, 1924, 1927, 1931-1933), también desencadenaron romerías migratorias que se encargaron de formar los primeros barrios de invasión de que se tienen noticias. Por último, la relativa cercanía de la zona bananera, la que atrajo gran cantidad de trabajadores de todas las regiones del país, también dejó su huella en el crecimiento demográfico urbano regional, en especial en Barranquilla, al operar ésta como polo de atracción para aquellos que no eran enganchados[74].

Las estadísticas sobre estas movilizaciones humanas regionales sólo en el caso de Barranquilla pueden ilustrarse. Según el registro del movimiento de pasajeros que se llevaba en el puerto fluvial local, entre 1923 y 1928 los datos arrojan un promedio anual aproximado a las 3.000 personas que arribaban a esta ciudad y entre 1933 y 1935 ese promedio fue de 2.000 individuos. Para el segundo semestre de 1934, de acuerdo con los puertos fluviales de embarque, 2.700 personas procedían de Ciénaga (Magdalena), 3.800 de Calamar (Bolívar), 430 de La Dorada (Caldas) y 330 de Puerto Berrío (Antioquia), para un total superior a los 7.000 individuos que llegaron a través del río. Estas tendencias también pueden ilustrarse gracias a las relaciones del movimiento de pacientes del Hospital de la Caridad durante los años de 1923 a 1935, estadísticas que señalan que el 34% de los usuarios provenían del resto de municipios del departamento del Atlántico, el 16% de Bolívar, el 10% del Magdalena, el 8% de Cundinamarca, el 7% de Antioquia, sendos 5% del Tolima y Santander del Norte, el 4% de Santander

del Sur, el 5,3% de otros departamentos y el 6% restante eran de origen extranjero. Los mencionados puertos de embarque eran especie de penúltimas escalas en el largo periplo en que se aventuraban muchos para poder llegar a Barranquilla, personas que venían desde los lugares más recónditos de la geografía nacional con la ilusión de tomar un vapor que los trajera a la “tierra de promisión”. Aventureros y soñadores aislados y sin nadie que les tendiera la mano; grupos de familias de una misma población que habían perdido sus pequeñas sementeras como ocurrió en 1912 por efecto de una plaga de langostas, jóvenes estimulados por familias amigas, todos abandonaban el lugar de nacimiento y llegaban sin nada en las manos, pero con la firme disposición de quedarse[75].

Algo parecido sucedió con Cartagena, ciudad que durante el último cuarto del penúltimo siglo atrajo corrientes de habitantes del campo cuando éstos afrontaron problemas naturales. La plaga de langosta que asoló los campos del Bolívar grande durante los años 1878 a 1882 expulsó a familias de labriegos que se trasladaron a la ciudad Heroica. Cuando en 1892 empezaron las obras del ferrocarril que unió a este puerto con Calamar, situada en el punto en que el Canal del Dique se desprende del cauce principal del río Magdalena, también llegaron trabajadores del campo con sus familias. De los últimos años del siglo XIX es la creación de los barrios “anormales” de Boquete, Boquetillo, Pekín y Pueblo Nuevo, que se construyeron espontáneamente en los alrededores de las murallas, resultado de esas corrientes migratorias que atraía el despegue económico de esta ciudad.

El aumento acelerado de la población ocasionó el crecimiento de la estructura urbana en varias direcciones, áreas diversas de poblamiento que reflejaron el espectro social de los nuevos habitantes. El primitivo núcleo de la población organizado en el margen de la antigua ciénaga de la que sólo sobrevivieron los llamados caños del mercado, había tenido

una lenta expansión a lo largo de los tres primeros cuartos del siglo XIX, extendiéndose hacia el sur, barrio de San Roque. En efecto, la ciudad creció irradiada en forma de medios círculos concéntricos a partir del núcleo originario constituido por el tradicional centro comercial.

La documentación relativa a las compraventas de bienes urbanos (casas y solares), permite inferir que, a partir de la tercera década del siglo inmediatamente anterior, nuevos apellidos van apareciendo en la entonces villa de Barranquilla, asentándose estos al sur y suroccidente del centro originario, por lo que fue más sostenido el crecimiento del barrio mencionado mientras que en el norte (barrio de San Nicolás) el crecimiento fue más lento. La misma documentación notaria indica que las familias notables de comienzos del siglo XIX se habían residenciado en la calle de La Soledad (calle 17) y que después hubo un lento proceso traslaticio hacia la plaza parroquial de San Nicolás. Los sectores sociales que fueron emergiendo con el triunfo de la república, al no poder acceder a dicha plaza se residenciaron a sus espaldas, en la entonces llamada Calle Ancha (Paseo Bolívar o calle 34).

La favorable movilidad social propiciada por los diversos auges coyunturales del comercio regional e internacional (algodón, palo tinte, cueros, tabaco, añil, quina y café), obligó a algunos sectores de la elite que emergían a residenciarse en el barrio de San Roque. Según el censo de 1866, el que fue realizado tomando una dirección suroriente-noroccidente, en el perímetro de este barrio (al que también se le llamaba barrio Arriba), vivían 132 extranjeros y allí se encontraba el Callejón de los Judíos, habitado por sefarditas prominentes consagrados al comercio. Ya para 1872 la ciudad estaba comprendida, de oriente a occidente, entre la calle de La Soledad (calle 17) hasta la calle California (calle 43 o Medellín), y de sur a norte, entre el callejón Providencia (carrera 33 o Concordia) hasta el callejón Torices (carrera 51 o callejón de La Aduana)76.

Para finales del siglo XIX el crecimiento urbano se aceleró un poco y según un historiógrafo, "...ya las casas...se acercaban a la plaza del nuevo cementerio [el Universal] pues ya se estaba formando la calle Sello de Colombia [actual calle 44, e inmediatamente anotó que] El crecimiento de la población invadió el nuevo cementerio; ya para 1886 había casas detrás"[77]. Podríamos decir que a la vuelta de siglo el espacio poblado era familiar a todos los barranquilleros y aún no causaba asombro en los visitantes nacionales.

Fue a lo largo de los tres primeros decenios del siglo XX cuando la ocupación del suelo se extendió vertiginosamente, originando preocupaciones entre los miembros de la elite dirigente. En 1926 debido al diseño de un plan de inversiones del empréstito de los 4.000.000 de dólares concedidos por la banca norteamericana al municipio de Barranquilla, el Concejo Municipal se vio obligado a delimitar el perímetro urbano de la ciudad a fin de fijar el radio de acción de la policía y de los servicios públicos. Con tal propósito se tomó como base los estudios que había realizado la firma estadounidense R. W. Herbard and Company Inc. por cuenta de la misma corporación, estudio que, a su vez, había establecido como área urbana la misma del plano de 1897, pero agregando que los barrios de Montecristo, El Prado, Boston, Ciudad Perdida, El Tanque, Las Delicias, Monigote, Rebolo, La Luz, La Loma y La María, constituían los sectores suburbiales de la ciudad[78].

En efecto, ya para esos años comenzaba a reconocerse la existencia de un problema en la expansión urbana de Barranquilla, como resultado de la presión demográfica que produjo su crecimiento espontáneo y al libre arbitrio de los empresarios urbanizadores y de los flujos migratorios provenientes de otras latitudes que invadían terrenos municipales y particulares. Muchos urbanizadores aprovecharon la demanda de vivienda para reorientar algunas de sus inversiones del decadente negocio de la ganadería hacia la venta de solares y

de viviendas. Esta reorientación se facilitaba en buena medida pues contaban con los terrenos que se habían apropiado a través de la ocupación directa o por dadivas otorgadas por el Concejo Municipal de la ciudad (anexo I)[79]. La actividad urbanizadora empresarial sólo se realizaba a través de la venta de solares y delimitación de los espacios comunes, pero sin incluir los servicios públicos; era tal el desorden que una publicación de la época se quejaba porque a excepción de Las Delicias y El Prado, los demás urbanizadores no se preocupaban por los servicios públicos[80] .

Las invasiones de terrenos comenzaron a darse desde 1916 cuando los habitantes ribereños del río Magdalena se desplazaron masivamente a Barranquilla por motivo de las inundaciones; el barrio de Montecristo fue expresión de este hecho, originando un pleito judicial con quien decía ser el propietario de ese globo de tierra. Contemporáneo con este fue el barrio Nuevo Mundo y en 1931 un grueso número de colonos comenzó a penetrar en los terrenos de Barranquillita. Durante el segundo quinquenio de los años treinta se invadieron terrenos de propiedad de Julio Montes, situados al suroriente de la ciudad, mientras que continuaba la colonización de las tierras de San Isidro y Calancala, propiedades de Rafael Candil y Atienza, empresario español. Ya a fines de los años veinte y comienzos de los treinta, los invasores habían logrado consolidar la colonización de los terrenos del actual barrio Chiquinquirá, el que fue legalizado por el municipio en 193881.

Muchas de las invasiones de estos años comenzaron como una espontánea y desesperada solución al problema de la vivienda de vieja data en Barranquilla. Pero con el surgimiento de algunos núcleos comunistas esta alternativa se convirtió en una actividad dirigida y organizada en la cual también participaron algunos sectores liberales. El problema de las invasiones estuvo determinado, como ya se anotó, por el agotamiento de la mayor parte de los terrenos municipales por parte de la elite local, por

la ausencia del Estado en el diseño de una política de vivienda social, por los altos valores de los arrendamientos y por las condiciones inhumanas de los llamados "pasajes".

Esta combinación de urbanización empresarial e invasiones por parte de los destechados, comenzó a otorgarle a la ciudad una especie de doble carácter, pues al lado de la ciudad moderna que surgía al noroccidente (El Prado, Boston, Bellavista, Recreo y otros barrios), también existía otra con elementos de la tradición urbana del agro costeño, con sus connotaciones de "enea, madera y barro", lo que reflejaba la supervivencia del siglo XIX, el apego a la tradición y la extrema pobreza de sus humildes propietarios82. El incremento del número de viviendas, sin tener presente la tipología, fue rápido en los tres primeros decenios del siglo en curso. Entre 1852 y 1872 se pasó de 1.500 a 2.179 casas, pero de 1896 a 1927 el número aumentó de 4.120 a 13.897, incrementándose en más del 300% y ya para 1938 se elevó a 18.050 viviendas, crecimiento vertiginoso que se reflejó en el perímetro urbano al pasarse de 50 hectáreas en 1891 a 590 hectáreas en 1920 y a 1.541 hectáreas en 1931[83].

Desde comienzos de los años diez la elite dirigente de la ciudad se mostró preocupada por el problema de los servicios públicos, pues pensaba que sólo las innovaciones en esta materia podían modernizar a Barranquilla[84]. No se ha sopesado en todas sus dimensiones esta preocupación y sólo se ha visto la modernización de Barranquilla como resultado de las iniciativas de los empresarios extranjeros, en especial de los Parrish. Las quejas contra los hábitos de vida tradicionales no sólo provenían de los visitantes extranjeros como es usual citar, pues desde comienzos de siglo la prensa local reflejaba las preocupaciones de muchos miembros de la elite raizal (caso de Alberto Roncallo, Julio E. Gerlein, Angel M. Palma, José M. de Castro y muchos otros) que habían viajado al extranjero y las mejoras que allí observaban intentaron introducirlas en la

ciudad como veremos más adelante. Sin embargo, el factor decisivo que impulsó la modernización de la estructura urbana de Barranquilla fue el conjunto de obras adelantadas gracias al empréstito de los 5.000.000 de dólares conseguidos por el Concejo Municipal con el Central Trust Company de Illinois en 1925[85].

Hasta ese entonces la ciudad estuvo equipada con el viejo acueducto instalado en 1878 por el empresario Ramón B. Jimeno, empresa que para 1905 entró en crisis, siendo reestructurada por nuevos socios en ese mismo año. En ese momento su tubería tenía una extensión de 20.000 metros y contaba con 9 surtidores de agua distribuidos en varios puntos de la ciudad en los que los "aguadores" recogían el líquido en toneles para después venderlo por las calles. Para 1917 la tubería tenía una extensión de 57.035 metros y se había elevado a 16 el número de surtidores; también se había mejorado la maquinaria de bombeo que enviaba el líquido al tanque de 1.000.000 de galones, situado en el lugar donde hoy está la Catedral Metropolitana[86].

Aunque esta empresa representó un avance con relación a la práctica de recoger el agua en el caño del mercado, el líquido continuó siendo de mala calidad, obligándose los consumidores a medio purificarla mediante procedimientos artesanales, contaminación que causó muchas enfermedades endémicas. Fue a partir de 1921 cuando el municipio comenzó a interesarse en adquirir el viejo acueducto para modernizarlo, aferrándose los círculos dirigentes de Barranquilla a la idea de lograr un empréstito nacional o extranjero para llevar a cabo su compra. Con tal fin, en 1922 el Concejo Municipal declaró el acueducto obra de utilidad pública y apoyándose en la ley 4a de 1913, autorizó al Personero Municipal para que consiguiera del Gobierno Nacional el permiso a fin de contratar el empréstito en el exterior por la suma de 7.000.000 de dólares, gravando con caución hipotecaria todos los bienes municipa-

les y pignorando sus rentas[87]. En 1922 hubo un primer intento para contraer el empréstito con la firma Watniks and Company de New York, pero el Concejo Municipal, presionado por los aliados de los Parrish lo rechazó. Su logro definitivo fue posible a las conexiones de estos últimos, interesados en la obra porque les permitía impulsar su empresa urbanizadora El Prado y por las prerrogativas otorgada a la compañía que obtuviera el contrato. Pero por encima de todo esto hay que observar que la situación era propicia debido a varias circunstancias que de no tenerse presente se corre el riesgo de sobrevalorar el protagonismo de los hermanos Parrish. La primera es que durante el segundo quinquenio de los años veinte las condiciones de acceso al crédito internacional se facilitaron, las relaciones de Colombia con los Estados Unidos mejoraron, el país llevaba varios años sin contiendas civiles y el Banco de la República había saneado la moneda, todo lo cual redundaba en una situación óptima para lograr préstamos en el exterior[88].

La segunda fue que por esos mismos años Barranquilla vio surgir una nueva dirección pública, la que hizo confluir sus intereses privados (económicos, sociales y urbanos) con las necesidades comunes de la ciudad. Efectivamente, durante el decenio de 1920 esta ciudad afrontó y se estableció grandes desafíos (servicios públicos, apertura de Bocas de Ceniza, Terminal, etc.), alrededor de los cuales se desarrolló un espíritu público y se estructuró una clase dirigente que, con vínculos orgánicos con las aspiraciones comunitarias, abanderó las soluciones a las necesidades de la ciudad. A todas luces era una especie de "dirigencia orgánica" en el sentido que sus aspiraciones privadas, con nexos estrechos con la industria y el comercio, confluían con las aspiraciones públicas[89].

El empréstito obligó a la creación de las Empresas Públicas Municipales entidad con autonomía administrativa y financiera y dirigida por una junta integrada por un representante del Concejo Municipal, uno de la Cámara de Co-

mercio y otro de los banqueros prestamistas; la autonomía financiera respecto del municipio permitía que los banqueros norteamericanos garantizaran el recaudo y los intereses del empréstito. También se estipuló que la dirección de esa empresa pública estaría en manos del representante de estos. Con base en este último punto, el 1° de noviembre de 1925 llegó a Barranquilla Samuel Hollopeter, iniciándose los trabajos de construcción del acueducto en 1928 e inaugurándose la nueva planta en 1929, con una capacidad de 8.000.000 de galones de agua por día. Su cobertura inicial fue casi la totalidad de la ciudad, pues en 1931, de 14.000 casas 11.500 estaban conectadas al nuevo servicio y para 1938, de un total de 18.050 viviendas, el 80% contaban con servicio de agua potable, cifra significativa si se tiene presente que, en la capital de la república, en ese mismo año la cobertura del acueducto sólo era del 59%, en Medellín del 57,3%, en Cali del 74,8%, en Cartagena del 21,4% y en Santa Marta del 36,2%. Los dineros del préstamo también sirvieron para modernizar el mercado público, pues el que había diseñado en 1878 el ingeniero venezolano José Felix Fuenmayor e inaugurado en 1886, a más del deterioro sufrido por un incendio en 1901, se quedó pequeño ante el crecimiento de la ciudad. Entre 1926 y 1928 se adelantaron obras dirigidas a mejorarlo y ampliarlo, tales como la reconstrucción del pabellón de carnes y pescado, construcción de nuevas colmenas, se pavimentaron las calles de acceso y se reconstruyeron los techos del mercado de legumbres, popularmente conocido como el Mercado de Granos[90].

Otra obra emprendida por las Empresas Públicas Municipales fue la pavimentación de las principales vías de la ciudad, trabajos que se iniciaron en 1930, en plena crisis económica, y no suspendidos gracias a las presiones de los gremios obreros y a la administración departamental interesada en aliviar el problema del paro forzoso. El interés en la pavimentación de las calles más transitadas era generalizado y la administración

municipal había expedido varias disposiciones que pretendían dar solución al pésimo estado de las vías; en 1913 se autorizó a la Junta de Fomento Municipal para que contratara con una firma extranjera los estudios para la nivelación, desagües y pavimentación de las mismas. A comienzos de los años veinte Julio E. Gerleín y Carlos Obregón Arjona insistían en la misma necesidad. En 1921 la firma estadounidense R. W. Herbard and Co. realizó los estudios antes mencionados y sugirió conseguir un préstamo para llevarlos a cabo. Sin embargo, aún en 1928 la labor de pavimentación no se había iniciado pues se requería gruesas sumas de dinero y el municipio sólo contaba con dos millones de dólares, remanentes del empréstito. Aunque en un comienzo se pensó en la posibilidad de contar con auxilios del gobierno nacional, prontamente se concluyó que la obra tendría que ser adelantada por la administración municipal, lo que obligó a modernizar su estructura tributaria[91].

El servicio de energía eléctrica comenzó a mejorar desde 1909 con la inauguración de la planta de la Compañía de Energía Eléctrica de Barranquilla, propiedad de la familia Obregón Arjona. Antes de esta empresa, Barranquilla contaba con la pequeña planta de la Compañía de Luz Eléctrica, creada en 1891 por el ingeniero Pedro Blanco Soto, con dos máquinas accionadas con vapor de 80 H.P. y dos dínamos de 80 kilovatios cada uno y con capacidad para atender 1.000 bombillos de 16 bujías; a pesar de esto, sólo comenzó funcionando con 50 bombillos para el alumbrado público y en 1896 estos ascendían a 184 y prestaba servicio a 300 viviendas (el 7,2% del total)[92]. En 1910 el municipio firmó un convenio con la mencionada compañía de energía, comprometiéndola a prestar servicio a la ciudad por un lapso de 25 años, instalando redes eléctricas en el centro de la ciudad y en algunas zonas residenciales. Aunque este servicio mejoró ostensiblemente con relación al prestado por la planta de Blanco Soto, factores como el crecimiento urbano e industrial, el agotamiento de los equipos resultado del desinterés de sus propieta-

rios quienes se marcharon a Europa, y también a las oposiciones políticas al privilegio (provenientes de sectores liberales como Alberto Pumarejo, Pedro J. Navarro, Marco T. Mendoza Amarís, Ramón Castro González y otros), lo llevó prontamente al rezago con relación a las necesidades de la ciudad.

Así, si en 1927 atendía las necesidades de 10.300 viviendas (el 74% del total), la utilidad que brindaba al desarrollo industrial de la ciudad era casi nulo, pues en horas hábiles toda su capacidad generadora era absorbida por la Fábrica de Tejidos Obregón, obligando a las demás factorías a acudir a anticuados sistemas de suministro de energía como las calderas a vapor, lo que las colocaba en condiciones desventajosas con relación a las industrias del interior que se aprovechaban de los bajos costos de la energía hidráulica.

Con la entrada en servicio del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena en 1921, las oportunidades energéticas para la industria barranquillera mejoraron, pero el privilegio que detentaba la compañía de energía de los Obregón maniataba cualquier intento encaminado a instalar una gran planta generadora. En 1927 esta familia vendió el privilegio a la firma estadounidense Electric Bond and Share, la que creó la Compañía Colombiana de Electricidad, empresa que empezó a funcionar gracias a la compra de la planta de los Obregón. En 1929 la capacidad instalada de esta nueva compañía pasó de 4.478 a 11.000 H.P., pero comenzó trabajando a pérdida lo que la obligó a promover entre la población el uso de aparatos electrodomésticos (abanicos, neveras, planchas, estufas, refrigeradores, radios, etc.). Con el propósito de atraer el consumo industrial estableció tarifas diferenciales para las fábricas y en 1935 ya vendía servicios a 215 empresas, y entre 1933 y 1935 el consumo industrial de kilovatios/hora pasó de 240.000 a 620.000[93].

Notas

1 Adolfo Meisel, "¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?". *Lecturas de Economía*, 23, 1987: 57-84; de este autor también ver: "Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 4, 1999, y "¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX?", en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores), *El rezago de la Costa Caribe colombiana*, Banco de la República/Fundesarrollo/Universidad del Norte/Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1999, pp. 69-102.

2 De estudiar las relaciones entre los puertos y el comercio internacional la historiografía argentina pasó a los temas sociales y culturales. Sobre el primer aspecto ver: Luís A. Romero, "La lucha por el puerto", en José L. Romero y Luís A. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 1, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983, pp. 49-67; Haydée Gorostegui, "El puerto de la pampa húmeda", en J. Romero y L. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos,* tomo 1, pp. 325-338; James R. Scobie y Aurora Ravina, "El puerto y los ferrocarriles", en J. Romero y L. Romero, *Buenos,* tomo 2, pp. 19-30; Susan Socolow, "Buenos Aires and its hinterland in the eigtheenth century", en Franklin Knight **y** Peggy Liss (Editores), *Atlantic port cities: economy, culture, and society in the Atlantic World, 1650-1850*, The University of Tenessee Press, Knoxville, 1991, pp. 240-261. Acerca de los aspectos sociales y culturales: James R. Scobie y Aurora Ravina, "El centro, los barrios y el suburbio", en J. Romero y L. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 2, pp. 173-200; Margarita Gutman y Jorge Hardoy, *Buenos Aires*, Mapfre, Barcelona, 1992; Jeremy Adelman, "State and labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires, 1910-21". *Journal of Latin American Studies*, 25, (1), 1993: 73-102; María Feijoo, "Las trabajadoras porteñas a comienzos del siglo", en Diego Armus (Compilador), *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*, Suramericana, Buenos Aires, 1990, pp. 281-311; Charles Bergquist, *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*, Siglo XXI Editores, Bogotá, 1988, pp. 125-188.

3 Theodore Nichols, "Rise of Barranquilla". *Hispanic American Historical Review*, 34, (2), 1954: 158-174; *Tres puertos de Colombia*, Banco Popular, Bogotá, 1973. También resaltan las investigaciones de Robert Gilmore y John Harrison sobre la navegación fluvial a vapor y la economía tabacalera del tercer cuarto del siglo XIX, determinaron buena parte los problemas estudiados por la moderna historiografía de los años ochenta y noventa del siglo XX relativa a los puertos del Caribe colombiano. Robert Gilmore and John Harrison, "Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena river". *Hispanic American Historical Review*, 28, (3), 1948: 335-359; Robert Beyer, "El transporte y la industria del café en Colombia", en Jesús A. Bejarano (Compilador), *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*, Editorial La Carreta, Bogotá, 1977, pp. 244-264.

4 Donde más se nota la influencia del modelo de T. Nichols es en el trabajo de Eduardo Posada, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Cámara de Comercio/CEREC, Barranquilla, 1987.

5 Sergio Paolo Solano y Jorge Conde, *Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla 1875-1930*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1993; Gabriel Poveda, *Vapores fluviales en Colombia*, Tercer Mundo Editores/Colciencias, Bogotá, 1998.

6 Ver la colección de estudios monográficos sobre historia económica y empresarial del Caribe colombiano que desde 1999 ha publicado el Centro de Estudios Económicos Regionales del Banco de la República (Cartagena). http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_ec_reg5.htm; S. P. Solano y J. Conde, *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, pp. 11-19; Joaquín Viloria y Adolfo Meisel, "Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 1, 1999; María T. Ripoll, *Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro estudios de casos*, Universidad de los Andes/Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena, 2007.

7 El punto más alto de estas investigaciones fue el trabajo de José A. Ocampo, *Colombia y la economía mundial 1830-1910*, Siglo XXI Editores/Fedesarrollo, Bogotá, 1984. Estudios sobre el comercio por Cartagena durante el periodo colonial en: René de la Pedraja, "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 8, 1976: 107-125; "El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801". *Desarrollo y Sociedad*, 2, 1979: 214-215; Anthony McFarlane, "Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El Consulado de Cartagena de Indias". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 11, 1983: 43-69, "El comercio en la vida económica y social neogranadina", en Beatriz Castro (Editora), *Historia de la vida cotidiana en Colombia,* Editorial Norma, Bogotá, 1996, pp. 363-389, y *Colombia antes de la independencia,* Banco de la República/El Ancora, Bogotá, 1998; Lance Grahn, "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII", en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (Editores), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Banco de la República, Cartagena, 2005, pp. 19-53. Últimamente el tema se ha convertido en una variable muy importante para explicar el atraso económico que caracteriza a la región Caribe colombiana. Adolfo Meisel, "¿Por qué perdió la Costa el siglo XX?", en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores), *op. cit.*, pp. 57-84.

8 Fernando Uricoechea, "Resabios tribales y cosmopolitismo periférico: Bogotá y Cartagena en 1900". *Revista Colombiana de Sociología*, 1, 1990: 89-100; Jorge Restrepo y Manuel Rodríguez, "La actividad comercial en Cartagena y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX". *Estudios Sociales*, 1, 1986: 46-101; "Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900", en Gustavo Bell (Compilador), *El Caribe colombiano*, Universidad del Norte, Barranquilla, 1988, pp. 139-193. Sobre la relación puerto-protesta social ver: Miguel Urrutia, *Historia del sindicalismo en Colombia*, Universidad de los Andes, Bogotá, 1969, pp. 79-80; Edgar Caicedo, *Historia de las luchas sindicales en Colombia*, CEIS, Bogotá, 1971, pp. 59-60; Daniel Pécaut, *Política y sindicalismo en Colombia*, La Carreta, Medellín, 1973, pp. 91-93; Alfredo Gómez, *Anarquismo y anarcosindicalismo en América Latina. Colombia, Brasil, Argentina y México*, Ruedo Ibérico, Barcelona, 1980, pp. 17-49; Mauricio Archila, *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1991, pp. 63-66.

9 Antonio García, *El mar de los deseos. El Caribe hispano-musical. Historia y contrapunto,* Siglo XXI Editores/Universidad de Quintana Roo/Estado Libre y Soberano de Quintana Roo/Unesco, México, 2002, pp. 19-54; Rosario Márquez, *El trasvase cultural a América. Las bibliotecas privadas de los emigrantes españoles en el siglo XVIII*, Aconcagua Libros, Sevilla, 2002; "El comercio de libros entre España y América: la petición de un librero de La Habana en el siglo XVIII", en Pedro Cátedra, María Paíz y María López (Coordinadores), *La memoria de los libros. Estudios*

sobre la historia de lo escrito y de la lectura en Europa y América, volumen 2, Centro Internacional de Investigación de la Lengua Española, 2004, Madrid, pp. 567-598.

10 Ver los ensayos compilados en el libro de Bernardo García y Sergio Guerra (Editores), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Universidad de La Habana/ Universidad Veracruzana, Veracruz, 2002.

11 Antonino Vidal, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe 1580-1640: la producción agraria,* Agrija Editores, Lebrija, 1998, pp. 27 y ss.; *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2002; "Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI". *Historia Caribe*, 9, 2004: 120-137. Acerca del Caribe como una realidad histórica, social, étnica y cultural ver: Franklin Knigth y Colin Palmer, "The Caribbean. A regional overview", en F. Knigth y C. Palmer, *The modern Caribbean*, pp. 1-19; Antonio Gaztambide-Geigel, "La invención del Caribe en el siglo XIX. Las definiciones del Caribe como problema histórico y metodológico". *Revista Mexicana del Caribe*, 1, 1996: 74-96; A. García, *El mar de los deseos*, pp. 19-54.

12 Zandra Pedraza, "Y el verbo se hizo carne... Pensamiento social y biopolítica en Colombia", en Santiago Castro-Gómez (Editor), *Pensar el siglo XIX. Cultura, biopolítica y modernidad en Colombia*, Universidad de Pittsburgh, Pittsburgh, 2004, pp. 184-199; Julio Arias, *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2005, pp. 94-112, 128-137; Alfonso Múnera, *Fronteras imaginadas*, Planeta, Bogotá, 2005, pp. 66-88; Claudia García, *Las fiebres del Magdalena. Medicina y sociedad en la construcción de una noción médica colombiana, 1859-1886*, Universidad Nacional, Bogotá, 2006, pp. 47 y ss.; Jason McGraw, "Purificar la nación: eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano, 1900-1930". *Revista de Estudios Sociales*, 27, 2007: 62-75; Jorge Uribe, "Sociología biológica, eugenesia y biotipología en Colombia y Argentina (1918-1939)", en Santiago Castro-Gómez y Eduardo Restrepo (Editores), *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX*, Universidad Javeriana, Bogotá, 2008, pp. 205-221; Francisco Flórez Bolívar, "Representaciones sobre el Caribe en el marco de los debates sobre la degeneración de las razas. Geografía, raza y nación a comienzos del siglo XX". *Historia y Espacio*, 31, 2008: 35-59.

13 Adrián Serna, *Ciudadanos de la geografía tropical. Ficciones históricas de lo ciudadano*, Universidad Distrital, Bogotá, 2006, pp. 421-449.

14 Gustavo Bell, "¿Costa Atlántica? No: Costa Caribe", en Alberto Abello (Compilador), *El Caribe en la nación colombiana. Memorias*, Observatorio del Caribe Colombiano/Museo Nacional de Colombia, Bogotá, 2006, pp. 123-143. Aún los estudios arqueológicos sobre las comunidades indígenas de la Costa Caribe colombiana fueron prisioneros de las teorías difusionistas, es decir, se les vio como simples escalas de las grandes migraciones que se asentaron en el interior andino donde si se desarrolló una civilización precolombina. Carl Langebaek, "Pasado indígena en la Costa Caribe: interpretación en cinco actos", en A. Abello, *El Caribe en la nación colombiana. Memorias*, pp. 38-66; "Historia y arqueología. Encuentros y desencuentros". *Historia Crítica*, 27, 2005: 111-124.

15 A. Múnera, *Fronteras imaginadas*, pp. 129-152; C. Langebaek, "Pasado indígena en la Costa Caribe: interpretación en cinco actos", pp. 38-66; Sergio Paolo Solano, "La novela Yngermina de Juan José Nieto y el mundo racial del Bolívar Grande en el siglo XIX". *Revista de Estudios Sociales*, 31, 2008: 34-47.

16 Jacob Price, "Competition between ports in British long distance trade, c. 1660-1800", en Agustín Guimerá y Dolores Romero (Editores), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, CSIC, Madrid, 1996, pp. 19-36; Gordon Jackson, "The british port system, c. 1850-1913", en A. Guimerá y D. Romero, *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, pp. 77-97; Dolores Romero y Amaya Sáenz, "La construcción de los puertos: siglos *XVI-XIX*", en A. Guimerá y D. Romero, *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, pp. 185-212; José Casado, "Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la edad media y la moderna. Ensayo de aproximación", en A. Guimerá y D. Romero, *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, pp. 215-251.

17 Fernando Monge y Margarita del Olmo, "Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico", en A. Guimerá y D. Romero, *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, pp. 215-233; Jacob Price, "Summation: The American panorama of Atlantic port cities", in Franklin Knigth and Peggy Liss (Editores), *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991, pp. 262-276; A. Vidal, "Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI", pp. 120-137; Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Observatorio del Caribe Colombiano/Ministerio de Cultura/Universidad de Cartagena, Cartagena, 2003.

18 El problema lo había percibido Jacob Price en sus estudios sobre la historia económica de los puertos estadounidenses del siglo XVIII, al observar que las relaciones entre puerto-ciudad en los casos de Boston, New York y Philadelphia eran diferentes debido a los distintos vínculos entre las actividades económicas, sus hinterlands, los grupos humanos y sus puertos. Jacob Price, "Economic funtion and the growth of American port towns in the eigtheenth century". *Perspectives in American History*, VIII, 1974: 123-186.

19 F. Monge y M. del Olmo, "Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico", pp. 215-233; F. Monge, "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica". *Hispania*, LVIII, 198, 1998: 307-326; "Owen Sound, Canadá (1815-1996). De enclave portuario colonial a ciudad provincial". *Revista de Indias*, LXI, (221), 2001: 167-194. Monge ve llamativa la propuesta de algunos antropólogos e historiadores de ampliar el espacio social para análisis del puerto mediante la creación de conceptos cono "litoral society" y "maritime community" pues permiten incluir el campo de las valoraciones y estilos de vida determinados por la presencia del mar y desde los que se construyen y reproducen las poblaciones que lo forman. F. Monge, "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica", pp. 316-317. En el caso de los puertos modernos de la provincia de Buenos Aires (La Plata, Mar de Plata, Necochea-Quequén, Bahía Blanca) algunos historiadores resaltan la importancia de los procesos de colonización, las industrias, astilleros, servicios, actividades laborales, barrios que se construyeron a sus alrededores, produciéndose un deslinde entre los distritos urbanos y los portuarios. Esto los ha llevado a elaborar categorías de análisis diferenciadas entre la "comunidad portuaria" que posee un fuerte identidad étnica y ocupacional, la que se distingue social y espacialmente de la "ciudad portuaria". Graciela Silvestri, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, 2003.

20 Arturo Sorhegui, *La Habana en el mediterráneo americano*, Universidad de La Habana, La Habana, 2007, pp. 5-46; Bernardo García, *Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia*, Gobierno del Estado de Veracruz, Xalapa, 1992; A. Vidal, "Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI", pp. 120-137; Elizet Payne, *El puerto de Truxillo, un viaje hacia su melancólico abandono*, Gauymuras, Tegucigalpa, 2007.

21 Manuel Tejado, *Aspectos de la vida social en Cartagena de Indias durante el seiscientos,* EEHA, Sevilla, 1954; María Borrego Pla, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, EEHA, Sevilla, 1983; "La conformación de una sociedad mestiza en la época de los Asturias, 1540-1700", en Adolfo Meisel (Editor), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Universidad del Norte/ECOE, Bogotá, 1994, pp. 76-77; Carmen Gómez, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, EEHA, Sevilla, 1984.

22 Antonio Gutiérrez, "La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial", en *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985, pp. 145-159; Pedro Pérez y Pedro Vivas, "Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano", en *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, pp. 161-180.

23 Allan Kuethe, "Flexibilidad racial en las milicias disciplinadas de Cartagena de Indias". *Historia y Cultura*, 2, 1994: 177-191; Juan Marchena, "Sin temor al Rey ni a Dios. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial", en Allan Kuethe y Juan Marchena (Editores), *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Universitat Jaume I, Castelló de la Plana, 2005, pp. 31-100; Margarita Garrido, "Vida cotidiana en Cartagena de Indias en el siglo XVII", en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (Editores), *Cartagena de Indias en el siglo XVII*, Banco de la República, 2007, Cartagena, pp. 451-498.

24 Guadalupe Jiménez, "An Atlantic silver entrepôrt: Vera Cruz and the house of Gordon and Murphy", in F. Knigth y P. Liss, *Atlantic port cities*, pp. 149-167; Hipólito Rodríguez, "Veracruz. Del puerto de la conquista al de la independencia y la modernidad", en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 65-85; Adriana Gil, "Vida cotidiana en Veracruz a fines del XVIII", en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 115-132.

25 Bernardo García, "Veracruz en la primera mitad del siglo XIX. Testimonios de viajeros", en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 215-237; para el caso de los puertos colombianos ver la colección de apartes de los relatos de los viajeros que las visitaron en: Aníbal Noguera (Editor), *Crónica grande del río de la Magdalena*, 2 vols., Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980.

26 A. Sorhegui, *La Habana en el mediterráneo americano*, pp. 5-46; "La Habana-Veracruz. El mediterráneo americano y el circuito imperial hispánico 1519-1821", en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 23-43; Mercedes García, "Vida y ambientes en La Habana intramuros del siglo XVIII", en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 87-112.

27 Miguel Rojas-Mix, *La plaza como instrumento de dominación colonial*, Muchnik, Barcelona, 1978, pp. 111-126 y 187-209; James R. Scobie, "Consideraciones acerca de la atracción de la plaza en las ciudades provinciales argentinas 1850-1900", en Sergio Bagú, Gregorio Weinberg y Leopoldo Zea (Editores), *De historia e historiadores: homenaje a José Luis Romero*, Siglo Veintiuno Editores, México, 1982, pp. 357-385.

28 Muriel Laurent, *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2008, pp. 209-

239, 361-366, 517-543; Lance Grahn, "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII", en H. Calvo y A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, pp. 19-53.

29 María Borrego Pla, "Norma y planimetría. Tradición y modernidad en la Cartagena Indiana del quinientos", en Ariel Castillo (Compilador), *Respirando el Caribe. Memorias de la Cátedra del Caribe Colombiano*, volumen 1, Observatorio del Caribe Colombiano/Ministerio de Cultura/Universidad del Atlántico, 2001, Cartagena, pp. 29-47.

30 Sobre las diferencias de los puertos con muelles y los que solo tenían fondeadero ver: Ignacio González, "Tecnología portuaria", en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, pp. 139-141.

31 José A. Blanco, *El norte de Tierradentro y los orígenes de Barranquilla*, Banco de la República, Bogotá, 1987, pp. 193 y ss.; Armando Arrieta y Ruth Hernández, *Los inicios de Barranquilla. Poblamiento en el bajo Magdalena siglos XVI al XVIII*, Universidad del Norte, Barranquilla, 2006, pp. 63-102. De igual forma, las historias de los puertos fluviales de Calamar, Magangué, El Banco y Mompox sobre el bajo curso del río Magdalena, como también las de Lorica y Montería, sobre el bajo curso del río Sinú, son muy similares, pues con excepción de Mompox, los demás puertos fluviales fueron poblamientos lineales, es decir de pocas proporciones perpendiculares con relación a los cursos de estos ríos, sino con escasas y largas calles que corrían paralelas a los cursos de estas corrientes. Los relatos de los viajeros describen esas áreas como espacios de múltiples funciones indiferenciadas.

32 Mariano Gelabert, "Estado en que se encontró la Plaza de Cartagena de Indias a fines del año de 1815 y en el que estava a fines de 1817". *Boletín Historial*, 157, 1983: 46.

33 José Urueta, *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva de la capital del Estado Soberano de Bolívar, en los Estados Unidos de Colombia*, Tipografía de Donaldo Grau, Cartagena, 1886, p. 40; sobre el mercado a mediados del siglo XVIII ver Fray Juan de Santa Gertrudis, *Maravillas de la naturaleza,* tomo 1, Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá, 1956, p. 41.

34 Archivo del Concejo Municipal de Barranquilla (ACMB), *Libro de 1848. Varios*. Carta dirigida al Cabildo Parroquial y fechada en febrero 8 de 1848; Entre abril y diciembre de 1847 pagaron impuestos por traer productos a Barranquilla 954 embarcaciones. Ver *Libro de 1847. Industria y comercio,* fs. 154r-169v; *Libro de 1847. Cuentas; Libro de 1843. Actas*; Actas de junio 20 y 27 de 1843. Una radiografía de esta situación la presenta Eliseo Reclus al describir al puerto de Barranquilla formado por, "Pequeños diques flotantes en la ribera del canal y llenos de bongos, lanchas y canoas; astilleros cubiertos con techos de hojas de palma, almacenes de depósitos en donde indios y negros arrumaban productos de todas clases; carenas de fierro constantemente golpeadas por el martillo de centenares de obreros. A mi paso por allí, había diez vapores flotando en construcción". Eliseo Reclus, *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 1935.

35 Pedro Revollo, *Mis memorias*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1998, p. 29; Eusebio Grau, *La ciudad de Barranquilla en 1896*, La Luz, Bogotá, 1896, p. 35.

36 Una descripción parecida sobre los sitios de mercados de algunas ciudades de la Europa mediterránea hizo Fernand Braudel: "Frecuentado en días fijos, el mercado es un centro natural de vida social. Es el lugar de encuentro, es allí donde las gentes se entienden, donde se injuria, donde se pasa de las amenazas

a los golpes; es allí donde se originan incidentes, procesos reveladores de complicidad; es allí donde se producen las más bien raras intervenciones de la ronda de la guardia, ciertamente espectaculares, pero también prudentes; allí es donde circulan las noticias políticas y las otras". *Civilización material, economía y capitalismo siglos XV-XVIII*, tomo 2, Alianza Editorial, Madrid, 1989, p. 10. Pero a diferencia de otras regiones donde la ley y la tradición estipularon días fijos, los centros portuarios importantes tenían la peculiaridad de que dada las características del clima que tiende a corromper rápidamente los alimentos perecederos y debido a la intensidad de las transacciones económicas que se realizaban, el mercado de abasto estaba abierto diariamente.

37 Robert Cuninnghame Grahan, *Cartagena y las riberas del Sinú*, Gobernación de Córdoba, Montería, 1968, p. 199. "Veinte años después", Biblioteca Bartolomé Calvo-Colección de Prensa Microfilmada (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, enero 22 de 1893; sobre la vida lúdica de los navegantes ver el poema al capitán Antonio Salcedo escrito por Adolfo Martá, *Romances y cántigos*, Imprenta Departamental, Barranquilla, 1961, pp. 87-90. *Biografía de ciudades colombianas. Magangué*, Editorial Turismo, Cartagena, 1952; también ver *Geografía económica de Colombia. Bolívar*, Contraloría General de la República, Bogotá, 1942, p. 637.

38 O'Drasil, *De Bogotá a Barranquilla en tren, mula y a bordo del vapor Francisco Montoya, y estadía en esa ciudad por ocho meses 1893*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1994, p. 42; "El hormiguero", Archivo Histórico de Cartagena, Colección de Prensa, (AHC), *La Unión Comercial*, Cartagena, abril 28 de 1916.

39 Julio Escamilla, *Fundamentos semiolingüísticos de la actividad discursiva*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1998, pp. 69-78; Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, "Política, lenguaje y control social en la región Caribe colombiana durante el penúltimo periodo finisecular", en Freddi Ávila (Editor), *El español del Caribe colombiano*, Alcaldía de Cartagena, Cartagena, 2007, pp. 103-153.

40 Adolfo Sundheim, *Vocabulario costeño*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993 (1ª edición: 1922); Pedro M. Revollo, *Costeñismos colombianos*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1942; Mario A. di Filippo, *Lexicón de colombianismos*, Editorial Bolívar, Cartagena, 1964. Antonio Prada, *Una vida a bordo del puerto*, Editores Antillas, Barranquilla, 1999, pp. 9-10. Por subcultura laboral entendemos, siguiendo a Peter Burke, el conjunto de conocimientos, experiencias, formas de transmitirse, relaciones con la tecnología de los diferentes oficios urbanos. La llama subcultura porque no se hallan separadas totalmente de la cultura popular, de la que forman parte. Peter Burke, *La cultura popular en la Europa moderna*, Alianza Editorial, Madrid, 1991, p. 78. Sobre los proverbios de origen marítimo apropiados por los navegantes ver la colección que aparece en Julio Acosta, *Manual del navegante*, Barranquilla, 1945, pp. 133-134.

41 Sobre el puerto de Cartagena ver M. Borrego Pla, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*; "La conformación de una sociedad mestiza en la época de los Asturias, 1540-1700", pp. 76-77; Manuel Tejado Fernández, *Aspectos de la vida social en Cartagena de Indias durante el seiscientos*, CSIC/EEHA, Sevilla, 1954; Enrique Dorta, *Cartagena de Indias, puerto y plaza fuerte*, Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1998. Algunos aspectos de la vida económica del puerto de Cartagena en los siguientes trabajos: A. Vidal, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe 1580-1640: la producción agraria*, pp. 27 y ss.; R. de la Pedraja, "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII", pp. 107-125; A.

McFarlane, “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El Consulado de Cartagena de Indias”, 43-69, “El comercio en la vida económica y social neogranadina”, 363-389; *Colombia antes de la independencia*, Banco de la República, Bogotá, 1999. También ver Manuel Lucena G., “Ciencia y crisis política: la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)”. *Revista de Historia Naval*, 30, 1990: 31-38; Humberto Triana, “La Escuela Náutica de Cartagena”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 8, 1964.

42 Juan C. Diz y Fernando Duque, “La construcción naval: las instalaciones en tierra”, en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, pp. 105-115.

43 M. Gelabert, “Estado en que se encontró la Plaza de Cartagena de Indias a fines del año de 1815”, 46.

44 José Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1912, p. 23.

45 Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Relación histórica de un viaje a la América Meridional*, tomo primero, Imprenta de Antonio Marín, Madrid,1748; F. Santa Gertrudis, *Maravillas de la naturaleza*; Antonio Julián, *La perla de América*, Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, Bogotá, 1951; E. Reclus, *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, p. 46.

46 Tomás Mcausland, “Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824”, en Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles (Editores), *Directorio anuario de Barranquilla*, Imprenta El Comercio, Barranquilla, 1892, pp. 4-43. E. Grau, *La ciudad de Barranquilla en 1896*, pp. 103-104. Enrique Rasch S., *Directorio guía comercial ilustrada de Barranquilla*, Tipografía El Conservador, Barranquilla, 1910, pp. 50-53. “La Compañía Antioqueña de Transportes”, Archivo Histórico del Departamento del Atlántico-Colección Prensa (AHDA), *El Día*, Barranquilla, septiembre 28 de 1916. Sobre los astilleros en 1925 ver Diego Monsalve, *Colombia cafetera*, Artes Gráficas, Barcelona, 1926, p. 288.

47 Sobre las consecuencias de las innovaciones tecnológicas en el tránsito del siglo XIX al XX ver Josef Konvitz, “The crisis of Atlantic port cities, 1880-1920”. *Comparative Studies in Society and History*, 36, (2), 1994: 293-318. “Bustos y medallas. Alejandro Mcausland”, AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, octubre 22 de 1906. Alejandro López, “Barranquilla industrial”. *Liga de Comercio de Barranquilla*, 69, 1937: 3.

48 Nicolás Llinás Vega, “La potencialidad industrial del Atlántico”. *El Mes Financiero y Económico*, 6, 1938: 96.

49 E. Posada, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, p. 107

50 Alejandro López, “Barranquilla industrial”. *Liga del Comercio de Barranquilla*, 17, 1936.

51 “Informe del gobernador de la provincia de Barranquilla”, BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, agosto 27 de 1875.

52 BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 4 de 1879. Sandra Berdugo, *Ingenio azucarero María en Cartagena: el caso de Nicolás de Zubiría 1873-1892*, Trabajo de grado para optar al título de historiadora-Universidad de Cartagena, Cartagena, 2007.

53 “Algo que no es política” y “Vamos adelante”, BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 30 y mayo 4 de 1879.

54 Sergio Paolo Solano, “*La Industria*, historia de la primera fábrica en Barranquilla”. *Revista Informativa*, 168, 1990: 37-41.

55 Para una información detallada sobre los talleres, manufacturas e industrias creadas en Barranquilla entre 1875 y 1934 ver el cuadro anexo contenido en el

ensayo de Sergio Paolo Solano, "Acumulación de capital e industrias. Limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla, 1900-1934". *Historia y Cultura*, 2, 1994: 215-228.

56 Ver Jorge Restrepo y Manuel Rodríguez, "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX". *Estudios Sociales*, 1, 1986: 85-86. Gertrudis González de Arco. *Desarrollo económico y despegue industrial en Cartagena. El caso de la Fábrica de Tejidos Merlano y compañía 1892-1915*, Trabajo de grado para optar al título de historiadora, Universidad de Cartagena, Cartagena, 2007.

57 Adalberto Machado, *La exportación de carnes y el Packing House de Coveñas 1918-1938*, Trabajo de grado para optar al título de economista, Corporación Tecnológica de Bolívar, Cartagena, 1989; Eduardo Posada, "La ganadería en la Costa Atlántica colombiana, 1870-1950". *Coyuntura Económica*, XVIII, 3, 1988: 663-684; Fernando Molina, "Actividad empresarial de Juan Bautista Mainero y Trucco en Bolívar, Chocó, Antioquia y Cundinamarca 1860-1918". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 7, 1989: 3-29.

58 Sobre las textileras antioqueñas en el mismo periodo ver: Fernando Botero, *La industrialización en Antioquia. Génesis y consolidación 1900-1930*, Universidad de Antioquia, Medellín, 1985, pp. 54-74; también consúltese a Roger Brew, "El nacimiento de la industria textil en el occidente colombiano". *Coyuntura Económica*, IX, 4, 1979: 94-113 y también a Santiago Montenegro, "Breve historia de las principales empresas textileras: 1900-1945". *Revista de Extensión Cultural*, 12, 1982: 50-65. Para una crítica a los estudios que han querido ver en el empresariado y en la industria antioqueña un caso sui generis en Colombia ver: Juan José Echavarría, "En la industrialización se ha sobreestimado el aporte antioqueño", en *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, 30, 1989: 81-96. Sobre el caso de las textileras costeñas ver Sergio Paolo Solano, "Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región Caribe colombiana, 1850-1930". *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 6, (62), 2009: 53-79. Un análisis global sobre la industria textilera en Colombia en Santiago Montenegro, *El arduo tránsito hacia la modernidad: historia de la industria textil colombiana durante la primera mitad del siglo XX*, Universidad Nacional/Universidad de los Andes/Ed. Norma, Bogotá, 2002.

59 Este cuadro presenta deficiencias. No recoge toda la información desagregada de los talleres y fábricas creados durante los años estudiados. El Censo Industrial de 1945 trae un total de 195 establecimientos y otro similar adelantado por la Cámara de Comercio en 1934 da un total de 153. Esta disparidad (nuestro datos apenas representa el 50% del censo de 1945), es más grande en cuanto a la inversión de capital, por varias razones: 1) Los conceptos "Taller" e "industria" no fueron bien definidos en 1945, e incluyen al comercio, la agricultura y la ganadería; 2) También suma, tanto el capital inicial como los sucesivos aumentos, por lo que le asignan a una misma empresa inversiones no reales; 3) Nuestro anexo y cuadro I tienen las desventajas de: No contar con cifras de inversión en algunas industrias; Para algunas fábricas no contamos con cifras sobre el aumento de capital, lo que disminuye el monto total de la inversión en el periodo; No incluye las inversiones en el área del transporte (navegación fluvial, astilleros, ferrocarril y aeronavegación) y tampoco el de imprentas; 4) Sus ventajas son: Contar con información económica de un número desagregado representativo de las empresas incluidas (el 72,1% de un total de 97); Permite analizar las tendencias concretas de la colocación de dinero en las áreas industriales, así como la par-

ticipación de los socios en estas; Garantiza ver los ciclos de las empresas y las relaciones de estas con la situación económica.

60 "Hablando con don Napoleón Salzedo" e "Industria harinera en la Costa Atlántica", AHDA, *El País*, Barranquilla, marzo 12 de 1919; AHDA, *La Nación*, Barranquilla, enero 3 de 1917; "Los molinos harineros y sus oposicionistas", "Los accionistas de la Walters Brewing and Ice Making Co. y la Asamblea del Atlántico", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, febrero 5, marzo 28 y 25 de 1912; "Apuntes históricos. Sobre una confabulación en 1908 para levantar a la población y pedir libre industria del alcohol", AHDA, *El Liberal*, Barranquilla, abril 7 de 1921.

61 Un estudio de la época sobre la caída de los aranceles aduaneros por este motivo puede leerse en Carlos Obregón Arjona, "Proteccionismo y libre cambio" y "Las fábricas de hilados y tejidos. Los perjuicios de la reforma del arancel", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, noviembre 9 y 12 de 1925.

62 *Geografía económica de Colombia. Atlántico*, pp. 150-151. Este censo también apareció en el *Boletín Municipal de Estadística* (BME), 23, 1936. El listado de los nombres de las empresas puede consultarse en *Revista de la Cámara de Comercio*, 1934. Ver del número 20 al 26.

63 S. P. Solano, "Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón", 53-79. Para efectos comparativos señalamos que las textileras antioqueñas, entre 1905 y 1920 invirtieron $3'278.000 en sólo seis empresas, lo que indica un mayor grado de concentración del capital. F. Botero, *La industrialización en Antioquia*, pp. 54-74, y S. Montenegro, "Breve historia de las principales empresas textileras: 1900-1945".

64 Según un viajero y científico alemán que visitó a Barranquilla en 1882, "Como ni las líneas marítimas ni la administración del ferrocarril [se refiere al de Puerto Colombia] intervienen en las múltiples tramitaciones requeridas, los interesados dependen para el efecto de un comisionista domiciliado. Este se encarga de examinar las mercancías de exportación, recibiendo, por el otro lado, y despachando las provenientes del exterior, atendiendo, entre otras, las siguientes diligencias: traslado entre el vapor marítimo y el ferrocarril, lo mismo que entre este y el vapor fluvial, escogencia de las empresas o líneas a ocupar, negociación de los fletes, diferentes entre sí y fluctuantes sobre todo en proporción a la oferta y demanda y, por último, tramitación aduanera para las importaciones". Alfred Hettner, *Viaje por los* Andes *colombianos (1882-1884)*, Banco de la República, Bogotá, 1976, p. 29.

65 El monto de las fortunas de ocho empresarios -representativos de la elite empresarial barranquillera-, no se acercaba al millón de pesos, suma irrisoria si se le compara con las de algunos de sus émulos industriales antioqueños o cartageneros. AHDA, *Fondo Notarial*, Libros de 1922-1923-1924-1925 y 1926. Escrituras Públicas Nos 285, 2209, 1211, 900, 914, 1254; Libros de 1916-1918-1921 y 1924. Es. Ps. Nos 104, 1766, 2092 y 1254. En Antioquia el empresario Vicente B. Villa dejó una fortuna de $736.235, superior a la de todos los barranquilleros señalados. F. Botero, *La industrialización en Antioquia*, p. 65.

66 E. Posada, *El caribe colombiano una historia regional*; *Una invitación a la historia de Barranquilla*; Adolfo Meisel, "Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 4, 1999; T. Nichols, *Tres puertos de Colombia*. También ver la colección de los *Cuadernos de historia económica y empresarial* editados por el Banco de la República, sucursal Cartagena en la página web www.banrep.gob. Milton Zambrano, *El empresaria-*

do en Barranquilla 1910-1945, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1996; S. P. Solano y J. Conde *Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla*.

67 Aunque el período correspondiente a este capítulo es 1900-1930, para efectos del análisis demográfico lo hemos prolongado hasta 1938 debido a que constituye un lapso de tiempo en el que el movimiento de la población posee características homogéneas. Sobre Cartagena ver J. P. Urueta y E. G. de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, p. 46; *Censo general de 1912*, p. 57 y AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, abril 30 de 1919.

68 BME, 1, 1933. Desafortunadamente los datos demográficos correspondientes a Cartagena son muy dispersos y su compilación sobrepasa los esfuerzos de este trabajo.

69 ACMB, *Libros de Acuerdos*. Correspondientes a los años señalados.

70 "Huelga", AHC, *El Anotador*, Barranquilla, mayo 4 de 1893.

71 J. P. Urueta y E. G. de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, pp. 46 y 52.

72 "A Turbaco" y "Admirables vecinos", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893.

73 "La crónica. En el puerto", AHC, *El Demócrata*, Magangué, marzo 8 de 1920. El escritor boliviano Alcides Arguedas, en 1929 también retrató lo que representaba el mundo de la navegación a vapor para los pobladores del bajo curso del río Magdalena. *La danza de las sombras*, Banco de la República, Bogotá, 1983, pp. 32-33.

74 Un cronista de la época escribió: "Evidentemente, un buque es una ciudad, un mundo, y los buques del río Magdalena, eran en aquellos tiempos una prolongación de Barranquilla, de modo que es historia de la ciudad lo que de ellos se cuente, como sucedido hace muchos años". M. Goenaga, *Lecturas locales,* p. 317. Sobre las inundaciones ver BME, 19, 1935. La prensa de provincia también es muy rica en noticias sobre estas catástrofes. Sobre las migraciones a la zona bananera ver Catherine Legrand, "Campesinos y asalariados en la zona Bananera de Santa Marta 1900-1935", en G. Bell, *El caribe colombiano*, pp. 183-197.

75 BME, 19, 1935. El censo de 1951 corroboró estas representaciones regionales. DANE, C*enso de población de 1951. Atlántico*, Bogotá, Imp. Nacional, 1952.

76 ACMB, *Libro de 1866. Censo.* 3 tomos. Esta movilidad social y urbana será básica para explicar la ubicación de los estratos artesanales de la ciudad y las expresiones políticas liberales radicales y cierto tipo de festividades durante la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, el informe del alcalde de 1872 también anota que hacia occidente había "...seis confines desordenadamente poblados y hacia el norte dos callejones en formación y sin nombres". Sergio Paolo Solano, "Barranquilla vista por un alcalde en 1872", *Diario del Caribe*, Barranquilla, mayo 9 de 1988.

77 Pedro María Revollo, "Divagaciones sobre historia local (VIII)", AHDA, *Diario del Comercio,* Barranquilla, octubre 16 de 1927. ACMB, *Libro de 1897, Proyectos.* "Proyecto de plano urbano presentado por Cayetano Moreno y David Granados".

78 ACMB, *Libro de 1921, Acuerdos.* Acuerdo N° 11, AHDA, *Diario del Comercio,* Barranquilla, julio 16 de 1926.

79 ACMB, *Libro de 1886, Comisiones*. Un memorial fechado el 13 de agosto de ese mismo año anota que, "Aunque se ha establecido la costumbre...de que todo el que quiere dispone a su antojo de las tierras comunales del Distrito, hasta el punto de que muchos han hecho de ese abuso negocio, cercando a diestra y siniestra grandes porciones de terrenos para enseguida vender al pobre..."

80 AHDA, *Civilización,* 5, 1926.

81 AHDA, *La Nación*, Barranquilla, noviembre 17 de 1916. "Los terrenos de Montecristo". AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, noviembre 3 de 1925. Este articulista, quien se reclamaba propietario de los terrenos, se quejaba de, "...estos dichosos tiempos en que el respeto a la propiedad ajena se va convirtiendo en antigualla molesta y va cediendo su puesto a la usurpación y al desenfado". "Por cuenta del municipio se escriturará Chiquinquirá", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, junio 4 de 1938. "Una nueva liga de colonos se ha formado en el barrio suroriental de la ciudad", mayo 25 de 1938. "La alcaldía está dispuesta a sanciones", AHDA, *La Prensa*, mayo 26, 27, 28 y 31 de 1938. "Formación del barrio Nuevo Mundo", AHDA, *La Nación*, Barranquilla, enero 12 de 1917; "El juez tercero lanzará a doce colonos", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, septiembre 30 de 1931.

82 Sobre la precariedad de los inquilinatos ver AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, julio 15 de 1926. Una visión de la vida en estos pasajes puede leerse en la novela La casa de la vecindad del bogotano José A. Osorio Lizarazo, publicada en 1930. Durante el segundo semestre de 1886 el número de viviendas arrendadas se acercaba al millar, significativo si se tiene presente que el total de casas se aproximaba a las cuatro mil. ACMB, *Libro de 1886, Cuentas*. "Impuesto de fincas urbanas". El aparecimiento de la nueva ciudad es descrito así en un periódico de la época: "Nuevos y modernos barrios que anuncian la formación de la ciudad nueva ligada a la antigua, en torno a ella. Las construcciones de la era de la civilización que vivimos ha ido reemplazando a las antiguas". AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, abril 7 de 1928.

83 ACMB, *Libro de 1891, Acuerdos*. Acuerdo N° 8. "La población abraza un área de terreno de 5 kms. de diámetro". BME, 9, 1932. "Cuadro demostrativo del número de casas que hay en los distritos de la provincia de Sabanilla". BLAA, *La Regeneración de Sabanilla*, Barranquilla, diciembre 30 de 1852; S. P. Solano, "Barranquilla vista por un alcalde en 1872".

84 "Por Barranquilla. Informe del ingeniero del Departamento a la junta de Fomento, Ornato y Embellecimiento de... Barranquilla", AHDA, *El Siglo*, Barranquilla, junio 27 de 1908.

85 Tal es la interpretación de Eduardo Posada, "Karl Parrish, un empresario colombiano de los años veinte". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 18, 1986, y "Deuda externa, servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): 1900-1950". *Investigación y Desarrollo*, 2, 1992.

86 "La compañía del Acueducto de Barranquilla", AHDA, *La Nación*, Barranquilla, julio 23 de 1917.

87 Para un recuerdo de lo que era el consumo de agua potable en Barranquilla a finales del siglo XIX ver "El Acueducto", AHDA, *La Nación*, Barranquilla, agosto 18 de 1920. El acuerdo estableció el siguiente orden de interés público: Extensión e higienización del acueducto para proveer a la ciudad de agua potable; electrificación del tranvía y su prolongación a todos los confines de la ciudad; matadero moderno; ensanche y modernización del mercado público; construcción de una planta de gas. ACMB, *Libro de 1922, Acuerdos*. "Acuerdo N° 14 de 1922"; *Libro de 1921, Acuerdos*. "Acuerdo N° 8 de marzo 28 de 1921"; *Libro de 1924, Acuerdos*.

88 ACMB, *Libro de 1922, Acuerdos*. "Acuerdo N° 15 de 1922". También ver E. Posada, "Deuda externa, servicios públicos y modernismo"; A. Patiño Rosselli, *Prosperidad a debe*, p. 46.

89 Sergio Paolo Solano, "Barranquilla: progreso, crisis e identidad". *Intermedio*. suplemento dominical del *Diario del Caribe*, Barranquilla marzo 27 de 1988.

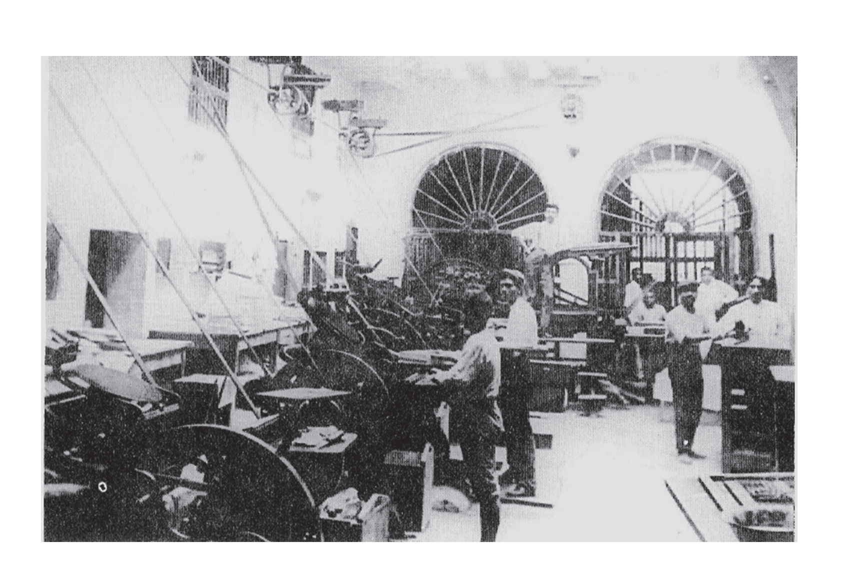
Eduardo Posada ha sostenido la misma tesis en el artículo "Deuda externa, servicios públicos".

90 Contraloria General de la República, *Primer censo nacional de edificios*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1938; José A. Blanco, Julio E. Gerlein y Samuel Hollopeter, "Los problemas de Barranquilla y sus soluciones", en Don Ramiro. *Mis entrevistas*. Barranquilla, 1928, pp. 445 y ss.

91 ACMB, *libro de 1921, Acuerdos*, "Acuerdo N° 8 de 1921". El Acuerdo N° 14 del mismo año creó la Junta de Pavimentación y Alcantarillado; el Acuerdo N° 12 de 1924 reorganizó dicha Junta (integrada por tres ingenieros residentes en Barranquilla) y le asignó como funciones el determinar las calles a pavimentar, clase de pavimento a utilizar, diseño del presupuesto, inspección de obras; el Acuerdo N° 55 del mismo año ordenó la compra de los equipos para desarrollar las obras. ACMB, *Libro de 1913, Acuerdos*. "Vuestra comisión [del Club Rotario] desea manifestar que este municipio cuenta con un sistema tributario muy defectuosos, con impuestos que solamente sirven para crear canonjías para los colectores y que retardan el proceso de modernización de la ciudad... Sentimos también manifestar que la tendencia que se nota es la de crear nuevos impuestos pequeños adicionales". Ver J. Blanco, J. E. Gerlein y S. Hollopeter, "Los problemas de Barranquilla y sus soluciones", p. 455.

92 M. Goenaga, *Lecturas locales*. p. 91; ACMB, *Libro de 1891*. "Acuerdo N° 12 de 1891"; E. Grau, *La ciudad de Barranquilla en 1896*; AHDA, *Fondo Notarial*. Libro de 1909. tomo XI. Protocolos Nos 813 Y 862. "Constitución de la Cía. de Energía Eléctrica de Barranquilla". El capital inicial fue de 300.000 dólares y en 1926 se aumentó a 750.000 dólares. M. Goenaga, *Acción costeña*.

93 *Geografía económica de Colombia. Atlántico*, p. 135; AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, diciembre 31 de 1936.



2

Mano de obra, ocupaciones y mecanismos de control social

Presentación

En el anterior capítulo hemos afirmado que desde finales del siglo XIX y hasta más allá de 1930 el Caribe colombiano fue escenario de la generalización de las formas del trabajo libre asalariado entre amplios sectores de su población. Grupos sociales que vivían por fuera de los circuitos mercantiles y que se ganaban el sustento de manera independiente o sometidos a formas de dependencia extraeconómica que aún no hemos estudiados exhaustivamente, empezaron a verse desprovistos de sus medios de vida, a romper los lazos de dependencia y a vender la fuerza de trabajo para subsistir. Una revisión de la escasa historiografía muestra que siguen en pie muchos interrogantes sobre esas transformaciones. Hasta el momento solo contamos con la interpretación de Eduardo Posada quien ve en el crecimiento demográfico y comercial y en la economía de mercado los elementos que dinamizaron ese tránsito en esta región. Según su explicación un crecimiento sostenido de la población llevó a una presión muy fuerte sobre los recursos naturales, desatando una competencia en el espacio comercial que terminó por acarrear su concentración en pocas manos. Por tanto, la clave para explicar ese tránsito es el mercado, en el que se distribuye y se accede a la riqueza mediante el libre juego de individuos que compiten, generando un proceso que termina por concentrarla en unos pocos a través de esa competencia que "... implicaba el ascenso de unos y la caída de otros"[1].

Basado en las observaciones de viajeros que recorrieron esta región, en información de archivos nacionales y extranjeros, y en algunas hipótesis de Orlando Fals Borda acerca de la laxitud de las relaciones sociales en esta región, (debido a la escasa presencia de los mecanismos institucionales como el Estado y la iglesia, la forma de ocupación del territorio con un predominio del poblamiento disperso, y la incomunicación por ausencia de vías, por la geografía y por los intensos periodos de lluvia), la interpretación de Eduardo Posada asume como punto de partida la condición libre de la mayoría de la población costeña y la presencia de un alto sentido de independencia y autoestima[2]. Ve en la precaria cohesión social las razones de la insubordinación y la altivez de sus habitantes frente a toda forma de control, lo que facilitaba satisfacer sus necesidades con los recursos que la naturaleza les ofrecía para así no tener que rendirle cuenta a nadie. En consecuencia, el tipo de relaciones sociales que se desarrollaron en esta región no estuvieron marcadas por el predominio de sujeción servil como han sugerido otros historiadores[3], y como sí parece ser el caso de otras regiones colombianas. Esas facilidades de aprovisionamiento explican la constante escasez de mano de obra a lo largo del siglo XIX, permitiendo a los trabajadores imponer condiciones a los empresarios como la modalidad de enganche laboral con adelanto de parte del jornal, a lo que no se le puede achacar el carácter de una esclavitud por deudas[4].

Según Posada, la superación de la constante penuria de mano de obra que enfrentaron las haciendas ganaderas, las formas modernas de la economía agropecuaria y los incipientes ensayos fabriles costeños del tránsito del siglo XIX al XX, se logró cuando para finales de la centuria decimonónica la población del Caribe empezó a crecer con un ritmo sostenido presionando sobre la disponibilidad de recursos naturales y desatando una competencia que terminó por quitar a grandes sectores de la población la posibilidad de continuar

llevando una vida independiente. A su parecer también influyó la expansión de la economía de mercado que originó una competencia por los recursos productivos en la que se vieron involucrados diversos actores no tanto como conglomerados sociales sino como sujetos individuales. Este es uno de los argumentos centrales de Posada en torno al tránsito al capitalismo, por lo que vale la pena citarlo textualmente:

> El cercamiento de las fincas y la expansión de la ganadería seguramente produjeron enfrentamientos con las economías campesinas y con muchos poseedores de ganado sin títulos sobre la tierra. Este *acomodamiento* necesita de estudios más detallados con el fin de conocer sus complejidades y las diversas soluciones a que dio lugar. Ciertas familias tradicionales consolidaron su posición entre los grandes ganaderos de la región, como los Martínez, los Piñeres y los Vélez. Hubo al tiempo muestras significativas de movilidad social... Esta... implicaba el ascenso de unos y la caída de otros[5].

A nuestro entender, esta interpretación lo lleva a tratar los aspectos sociales que genera ese tránsito no con el mismo rigor con que estudia los temas del desarrollo económico moderno de la región Caribe. Por ejemplo, la escasez de mano de obra solo aparece en Posada como si se debiera a la baja densidad demográfica de la región, pero sin ahondar en mayores detalles. Pero una mirada más atenta a las cifras de los censos indica que la mayoría de la población costeña estaba asentada en el campo, y que se trataba de una población muy pobre, que debió sentirse atraída para trabajar en las empresas agrícolas y ganaderas. Al no plantearse estos problemas se desinteresa por un aspecto que parece ser la clave de esa paradójica situación: la abundancia de recursos naturales de los que podían disponer los pobres del campo y que los sustraía a la subordinación con relación a los patrones y administradores de las empresas[6]. Este desinterés proviene de elevar al campesinado costeño a la condición de unos sujetos sociales que por encima de las diferencias sociales transaban en términos de

igualdad y competían a través de procedimientos legales con los hacendados, olvidando la intervención de factores como la prestancia social de estos, el poder económico y los niveles de influencia política representada en el clientelismo, soborno, fraude, compadrazgo, etc., como también sucedió durante la segunda mitad del siglo XVIII y para el periodo decimonónico[7]. El historiador comentado no explica la polarización de la riqueza social, el surgimiento de un sector de ricos y medianos hacendados y/o ganaderos cuyo número va mucho más allá de los que conocemos por la reciente historiografía empresarial regional. Por eso, un elemento que se echa de menos en su obra es que el estudio del desarrollo de la economía y de la sociedad costeña no está atravesado por las mediaciones del poder[8]. Al estar ausente el cruce de variables económicas, sociales y políticas que explican los conflictos sociales que ocasionó la acumulación de capitales, la formación del mercado laboral moderno, y el papel que en ello le cupo al Estado y a las elites, la obra de Posada deja la impresión de que los conflictos provocados por ese tránsito se circunscribieron a los estrados judiciales y que las autoridades desempeñaron un papel de arbitraje imparcial, lo que está en contravía con una creciente historiografía que viene mostrando que en muchas ocasiones las elites y el Estado formaron una unidad contra comunidades campesinas e indígenas, poblaciones y colonos[9].

Algunos aspectos de ese tránsito es lo que estudiamos en este capítulo. Nuestro modelo de análisis está construido sobre tres presupuestos: 1) condición básica para el desarrollo de la moderna sociedad capitalista es que la concentración de la riqueza social en un sector de la sociedad se acompañe con la formación de un mercado laboral a partir de gruesos contingentes de gentes libres desposeídas y dispuestas a ganar el diario sustento con la venta de la fuerza de trabajo. 2) Fue un proceso conflictivo al tener que descomponer y/o recomponer las formas laborales tradicionales que iban desde el trabajo libre y autónomo (campesinos

poseedores de tierras, artesanos, trabajadores urbanos a jornal), hasta las diversas formas extraeconómicas de sometimiento de la mano de obra en las que la vida del trabajador estaba vinculada al patrón, amo o empresario por lazos de dependencia que estaban más allá de la relación contractual económica como sucede actualmente. 3) Ese proceso adquiere expresiones institucionales al tener el Estado moderno que expedir normas que lo regulen. Por eso, y contrario a una creencia generalizada que hace caso omiso de las políticas estatales del siglo XIX, creemos que los sectores subordinados supieron sacar partido de los enfrentamientos entre las elites y las autoridades para definir normas que regularan las relaciones laborales.

El capítulo consta de tres partes: una reflexión sobre la historiografía relativa a este proceso que dio como resultado la generalización de las formas de trabajo asalariado y las implicaciones de las formas de vida autónomas sobre el desarrollo de la economía moderna. Y una segunda parte está dedicada al estudio de las características de la oferta de mano de obra durante el siglo XIX, y las iniciativas de los empresarios y de las autoridades para controlar de mejor forma a los trabajadores.

Crecimiento económico y mano de obra 1850-1900

La comparación de las cifras sobre los oficios y ocupaciones contenidas en los diferentes censos indican que para los últimos decenios del período que estudiamos el trabajo asalariado cobijaba a la mayoría de las personas vinculadas a los puertos, transporte y comunicaciones, comercio, artesanías, construcción, al incipiente sector industrial y en oficios varios (jornaleros de todo tipo). En efecto, según los censos de 1875, 1912 y 1928 (ver cuadro 2-1), el segmento de la población económicamente activa (PEA) de Barranquilla consagrada al transporte y comunicaciones se duplicó. El dedicado al comercio se multiplicó por 3. Los artesanos pasaron del 13,0% al 23,3% y al 20,0%, mientras que para el último censo ya aparece desglosado un

sector de trabajadores como "industriales" con una representación del 12,3% del total de la PEA. Las cifras agregadas de los censos de 1912 y 1928 señalan que en Barranquilla (sin incluir a las mujeres) la fuerza laboral que dependía de un salario para subsistir pasó del 44% al 66%. Para el caso de Cartagena el primer guarismo era casi parecido, y según el censo de 1938 el 46% del personal ocupado en esta última ciudad en la industria de la transformación estaba constituido por "obreros y peones"[10].

Cuadro 4

Estructura socio-ocupacional de Barranquilla (1875-1928) y Cartagena (1846-1912)

Censos	Barranquilla			Cartagena	
	1875	1912	1928	1846	1912
Población total	16.549	48.907	139.974	10.145	36.632
PEA	7.045	12.428	50.881	2.495	11.479
% de las ocupaciones en la PEA					
Agricultura, ganadería y pesca	26,0	6,2	5,3	6,1	18,0
Transportes y comunicaciones	8,0	6,8	15,0	12,0	1,3
Comercio	8,2	18,2	22,0	9,5	1,9
Artesanos	13,0	23,3	20,0	36,5	43,2
Jornaleros		26,4	10,5		23,7
Construcción			6,0	2,6	
Profesionales	1,0	7,0	1,0	2,4	1,9
Empleados públicos	1,5	8,0	3,3	22,9	6,2
Servidumbre	43,2	3,7	5,0	7,9	4,1
Industriales			12,3		

Fuentes: elaboración del autor con base en BNC, *El Promotor*, Barranquilla, mayo 1º de 1875; *Censo general de la República de Colombia, 1912*, pp. 24 y 81; BME, 1, 1930; AGN, SR, Gobernación-Cartagena, t.48, fs.829-840; Lino de Pombo, (Compilador), *Recopilación de leyes de la Nueva Granada*, Imprenta de Zoilo Salazar, Bogotá, 1845, pp. 464-465; Edwin Monsalvo y Jorge Conde, "Oficios y categorías ocupacionales en los primeros censos republicanos en la provincia de Cartagena". *Diálogos*, 17, (2), 2016: 139-158.

Durante la segunda mitad del siglo XIX la oferta laboral fue inelástica, lo que originó una competencia por contratarla. Esta restricción en la oferta de trabajadores se hizo patente cuando el despegue de las exportaciones cafeteras y la apertura de frentes de trabajo en obras públicas y en la economía agraria moderna se vieron en dificultad para abastecerse de trabajadores. Antes del despegue de esas exportaciones las necesidades de mano de obra en las ciudades portuarias hallaron una solución en la contratación de trabajadores estacionales, porque la estrechez y los altibajos del tráfico de carga no permitían la colocación estable. Por eso sus necesidades intermitentes de mano de obra compaginaron con la inestabilidad laboral de los trabajadores. Las cifras del movimiento de carga por los puertos del Caribe muestran que, por ejemplo, las exportaciones de tabaco en ninguno de los años comprendidos entre 1835-1880 llegaron a sobrepasar las 8.000 toneladas. No obstante, para finales de esa centuria y con el despegue del comercio internacional del grano el volumen de carga se hizo considerable, pues desde comienzos de los años 1880 el número de toneladas exportadas estaba en cinco dígitos, con algunos años picos cuando se aproximó a las 40.000[11], cifra que representa un buen indicador acerca de la demanda de mano de obra.

Esa escasez determinaba algunas peculiaridades en las formas de contratación, como era el ofrecimiento de mayores jornales y en ciertas ocasiones el adelanto de parte del salario, lo que de paso nos permite decir que tienen razón Eduardo Posada y Gloria I. Ocampo cuando llaman la atención sobre la necesidad de estudiar con más detenimiento lo que una tradición sociológica ha llamado la existencia de relaciones laborales de servidumbre mediante la esclavitud por deudas contraídas por el trabajador gracias a las políticas de los empresarios de adelantar parte de los jornales y otros artículos de primera necesidad. Ahora sabemos que el adelanto de parte del jornal también guardaba relación con las características

de las labores pues también se había introducido en algunas actividades que requerían desplazamiento desde los sitios de residencia (transporte fluvial)[12]. Al mismo tiempo, los trabajadores estacionales sacaban partido de la escasez en los momentos en que en los puertos crecía el volumen de la carga. Esa escasez motivó quejas de parte de las autoridades y los empresarios, llevándolos a pensar en soluciones como atraer corrientes migratorias del exterior, endurecer las normas del concertaje forzoso, aumentar los jornales, entre otras, al tiempo que competían las emergentes áreas de la economía moderna por atraer a los trabajadores.

El despegue de alguna de estas áreas económicas (café[13] y banano a finales del XIX), podía producir un desequilibrio por el déficit de trabajadores, presionando hacia arriba el valor del jornal. En 1862, cuando en la provincia de El Carmen de Bolívar comenzaba a despegar la producción tabacalera, su gobernador, Valentín Pareja, exclamaba por escrito ante el Secretario del Estado de Bolívar: "Brazos, señor Secretario, he aquí la necesidad más apremiante. Su escasez ha elevado el jornal hasta ochenta centavos diarios y con dificultad de obtener los necesarios". Y esa misma escasez era la que había elevado los jornales en Barranquilla a comienzos de los años 1870[14]. Se trata de una constatación simple y muy usual en los informes oficiales y en la prensa regional y nacional del último tercio del siglo XIX y comienzos del XX. Además, la situación era el reflejo de lo que ocurría en la región costeña la que presentaba una de las más baja tasa de densidad demográfica del país, al tiempo que el crecimiento de sus epicentros urbanos estuvo sometido a tendencias contradictorias pues si Barranquilla creció lentamente a lo largo del siglo XIX, Cartagena y Santa Marta vieron disminuir el número de sus habitantes[15].

La construcción de grandes obras que demandaban significativas cantidades de trabajadores (ferrocarril Barranquilla-Sabanilla, muelle y población de Puerto Colombia,

canalización del Dique y ferrocarril de Cartagena-Calamar), se adelantaron enganchando trabajadores de otras comarcas pues la población nativa no daba abasto. Así, por ejemplo, en 1888 en los trabajos de prolongación de la vía férrea entre Barranquilla y el mar, hasta el actual municipio de Puerto Colombia, trabajaban 742 jornaleros enganchados por medio de la publicación de cartelones en las poblaciones de las provincias de Barranquilla y Sabanalarga, sistema que permitió que el 67,4% de esa cifra estuviera compuesto por trabajadores no oriundos de Barranquilla. Por esos años la mano de obra que construyó el Muelle de Puerto Colombia se enganchó de igual manera. Lo mismo sucedía en Cartagena con los trabajos de construcción de la vía férrea que la uniría con el puerto fluvial de Calamar, atrayendo mano de obra de las comarcas aledañas y suscitando quejas por parte de los raizales como las elevadas en 1893 ante las autoridades porque,

> De los trabajadores para el ferrocarril que han llegado en estos últimos meses, muchos se han quedado en la ciudad para aumentar en la población el número de ebrios y holgazanes... Estos hombres han venido contratados por seis meses, y si cumplen su contrato tienen derecho al pasaje para volver al punto de donde salieron; pero si, como con estos sucede, a los seis días abandonan el trabajo, pierden entonces tal derecho, porque con su comportamiento pierde también la compañía no solamente el dinero que le costó traerlos sino los avances hechos[16].

Otros frentes de trabajo en la costa Caribe como la construcción del tramo ferroviario que iba de Ciénaga a Sevilla (zona bananera del Magdalena) inaugurado en 1894, y el despegue de la economía bananera, ocuparon trabajadores provenientes de todas las latitudes del país y algunos jamaicanos. Igual sucedió en la zona petrolera de Barrancabermeja. A esto se le suma la apertura de los trabajos de los ferrocarriles de Santander y Antioquia que también atraían mano de obra sobrante en otras regiones. A la oferta restringida de mano de obra estacional que se movili-

zaba por algunas comarcas de la región acorde con los ciclos de la economía agropecuaria, se le sumó el atractivo de las obras de construcción del Canal de Panamá, produciéndose un desequilibrio en la distribución de la oferta laboral en el espacio regional. El impacto de estos trabajos fue muy fuerte pues era un polo de atracción de trabajadores de toda la costa, en especial de aquellos epicentros portuarios, que como en el caso de Cartagena, Tolú y Coveñas desde mucho tiempo atrás mantenían relaciones comerciales con Colón. En 1893, Ernesto Lemaitre, francés radicado en Cartagena, representaba a la compañía del Canal para la contratación de mano de obra y decía haber enganchado a centenares de trabajadores. Años después de terminada la obra, y al evaluarse las razones de las restricciones del mercado regional costeño, en un artículo de prensa se comentó a propósito de los trabajadores que estuvieron allí: "... había miles de bolivarenses y apenas si trajeron cualquier cosa en dinero, los que vinieron con vida", y agregaba que para evitar la escasez de mano de obra y estimular el mercado, "Un salario alto, dado a miles de obreros ocupados en empresas nacionales o extranjeras en Barranquilla o Cartagena, le hace mucho bien a estas ciudades"[17]. A inicios de los años 1880 facilitó esta atracción la presencia de una plaga de langostas que desde finales de 1878 empezó a arrasar muchos cultivos en el Estado de Bolívar,

> ... produciendo un desaliento funesto en gran número de campesinos, que, fatigados de una lucha sin resultados, *han abandonado sus campos i sus familias, e ido a buscar medios de subsistencia al Estado de Panamá, en los trabajos de canalización del Istmo*, condenándonos, inconscientemente, a los inconvenientes futuros de una producción agrícola escasa, que al hacer más cara i difícil la vida, va a servir de nuevo estímulo a esa corriente de migración, cuyos desastrosos efectos se harán sentir en un tiempo no remoto[18].

En algunas zonas esta plaga se mantuvo hasta 1884, llevando a la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar a tomar

medidas debido a "... la fuerte crisis de hambre que han atravesado las poblaciones del Estado"[19]. Además, otros factores como la situación económica en el campo estaban produciendo cierta movilidad entre la población campesina. En efecto, desde finales del decenio de 1860 la situación fue muy adversa para la producción agrícola que por lo regular la llevaban a cabo los campesinos. Una fuerte sequía en 1869 y 1870; después la plaga mencionada (1878-1884); entre 1879 y 1880 el bajo Magdalena fue afectado por las inundaciones de este río y de sus afluentes, como lo informó el gobernador de la provincia de Mompox en 1880:

> ... la extraordinaria creciente del río Magdalena en el año pasado [1879], que por su duración destruyó las sementeras que producen artículos de primera necesidad para los hijos de esta provincia, tales como el maíz, la yuca y el plátano, siendo la consecuencia el hambre que toda la clase pobre ha tenido que sufrir, aniquilando sus fuerzas físicas... Inundados los terrenos de la provincia por la causa expresada, el ganado quedó sin pastos con que alimentarse y tierra en que pararse, perdiéndose por eso algo más de 12.000 reses, que representan un fuerte capital en estos tiempos y en esta tierra. Retiradas las aguas del Magdalena a su cauce ordinario, se desarrollaron las enfermedades propias de tal situación, y todos los pueblos sufrieron sus terribles consecuencias y la clase pobre pagó su tributo a la tierra, viendo morir unos a sus padres, otros a sus hijos, otros a sus hermanos, otros a sus amigos... la provincia ha perdido algo más de tres mil de sus hijos[20].

De igual tenor era el informe que rendía el gobernador de la provincia de Magangué en ese mismo año:

> Las inundaciones, trajeron como consecuencia obligada, no solo la descomposición y la ruina de las casas, sino también la pérdida comparativamente grande de cuantiosos valores en sementeras, en ganado vacuno de caballar y otros que aparecieron ahogados. Esto pues, redujo mucho la poca riqueza de esta provincia y no obstante que los establecimientos de caña de azúcar, de frutos y los potreros fueron menos lavados y mucho ganado desaparecido por completo. Esas desgracias se reflejaron vivamente en todos los establecimientos comerciales y

trabajos, dando una prueba evidente de la tremenda crisis que estas poblaciones ribereñas atravesaron[21].

Estas adversidades estuvieron coronadas con el desplome del tabaco de El Carmen de Bolívar en los mercados europeos a partir de 1875. Todo esto encareció el dinero y hubo restricciones del circulante, dado que el oro y la plata cubrían el déficit que empezaba a dejar la economía tabacalera. La conjugación de estos factores determinó unos años muy difíciles para las condiciones de vida de la población costeña, agravada porque la importación de efectos extranjeros, así fueran alimentos (trigo, arroz), se le estableció un arancel que equivalía al 25% de su valor, con el fin de poder solventar la crisis fiscal regional.

Estas situaciones impactaban sobre la estructura social y la dislocaban en la medida que producían altas tasas de mortalidad entre la población campesina y desataban movimientos de la población que podían colocar en entredicho la recomposición de las grandes propiedades y el dominio del hacendado sobre la población. Muchos llegaron a Cartagena como fue el caso de las mujeres y niños de muchos jornaleros que se marcharon a trabajar en las obras del Canal de Panamá. En 1882 un periódico se quejaba por el arribo de esas migraciones de las poblaciones aledañas, las que huían de la miseria en el campo a consecuencia de la plaga de langosta: “Es alarmante el número de trabajadores que dejan las poblaciones agrícolas del Estado para ir [a Panamá] en busca de trabajo; llama también la atención el número de mujeres y niños que llegan a esta capital en busca de trabajo para ganar el sustento para la vida”; días después elevaba la misma queja por la llegada momentánea de un grueso número de campesinos con destino a las obras del Canal de Panamá. Las catástrofes naturales (sequías, inundaciones, plagas de langostas como la que se presentó entre 1878 y 1884 en casi todo el territorio del Estado de Bolívar) también afectaban la disponibilidad laboral en las co-

marcas que las padecían. Esas migraciones coyunturalmente afectaron la oferta laboral, en especial entre los años de 1880 a 1900, cuando la cifra de bolivarenses que trabajaban en las obras del Canal pasó de 1.403 a casi 5.000 personas. La escasez de trabajadores se agravó con la vuelta del siglo XX por efecto de la guerra de los Mil Días[22].

Cuando los primeros ensayos industriales y agroindustriales se establecieron en la región costeña también padecieron esta dificultad. Para la segunda mitad de los años 1900, el ingenio azucarero de Sincerín situado al oriente de Cartagena, afrontaba problemas para proveerse de mano de obra. Lo mismo sucedía con la economía bananera del Magdalena que comenzaba a despegar, y en algunas haciendas ganaderas, como fue el caso de la Marta Magdalena, de capital antioqueño y situada en el actual departamento de Córdoba, la que también afrontó ese problema, lo que originaba el sistema de adelanto en dinero para poder comprometer la mano de obra, aunque corriendo mucho riesgo. Los tres ejemplos tienen en común el haber estado radicados en áreas escasamente pobladas, por lo que tuvieron que organizar sistemas de enganche de trabajadores de las poblaciones aledañas y de otras comarcas más lejanas.

Sin duda que para los empresarios la escasez de trabajadores era un problema doblemente grave al no poder satisfacer sus demandas coyunturales, ni disponer de una reserva de desocupados que les facilitara presionar la baja de los salarios[23]. A esto se le agregaba el hecho de que el trabajo eventual hacía muy indisciplinada y poco rentable a la mano de obra. Frente a esta realidad, los empresarios se vieron obligados a movilizar contingentes de trabajadores, pues los raizales no daban abasto. Por ejemplo, a comienzos de 1893 la prensa cartagenera comenzaba a expresar su malestar ante lo que consideraba "corrientes migratorias indeseables" traídas por los constructores del ferrocarril de Cartagena-Calamar, obra realizada a cabo por una compañía estadounidense. A mediados de marzo de ese año se

anunciaba la llegada de “cientos de italianos” para trabajar en las obras del ferrocarril, a los que se consideraba “preferibles” a los trabajadores jamaicanos y a los chinos (peyorativamente llamados “yumecas” y “coolíes”)[24]. Esto explicaría que cuando empezó a intensificarse la actividad portuaria, la mano de obra escaseara, como sucedió a mediados de 1893, cuando se reactivaban las exportaciones cafeteras y se iniciaba el ciclo de la siembra en las comarcas aledañas.

Los problemas podían variar en concordancia con el tipo de labores a realizar, forma de contrato y de subordinación. El ingenio azucarero de Sincerín en épocas de actividad normal llegó a contar con una planta de 600 trabajadores. Pero en períodos de zafra y producción la cantidad se incrementaba a 4.000, enganchándolos gracias a que las colonias productoras las entregó en administración a personas prestantes de diversas comarcas de la región que estaba en condiciones de contratar mano de obra en sus respectivos sitios de residencias y zonas de influencia. En 1907 Avelino Manotas, empresario que estaba al frente de una de las colonias agrícolas de ese ingenio aseveró: “No solo del Departamento del Atlántico sino también del Departamento del Magdalena... vienen agricultores a hacerse colonos en esa empresa redentora ... con esto cesará la permanente romería de trabajadores al Canal de Panamá, en solicitud del trabajo que hoy carecen en su patria”. Algo parecido indican E. Posada C. y Gloria Ocampo para el caso de la hacienda Martha Magdalena, como también Catherine LeGrand en lo que se refiere a la zona bananera del Magdalena[25].

El empleo del trabajo estacionario a nivel urbano dependía de los ciclos de la economía agroexportadora, los que a la vez estaban en función de variables internacionales, situación nacional y las temporadas de las cosechas que se exportaban. Durante el boom exportador tabacalero y luego con los auges cortos de quina y añil y después con el café, en los meses de recolección y embarques de esos productos, la vida en las

ciudades portuarias se veía estimulada: en el puerto, en los ferrocarriles, barcos, al tiempo que el área céntrica de las ciudades se veía avivada por carretas y carros de tracción animal, bodegas, fondas, fritangas callejeras, hospedajes, tiendas, comercio, etc. En el incipiente sector fabril también el empleo de mano de obra dependía de muchos factores, entre ellos del aprovisionamiento de materias primas. Al depender las economías portuarias de los ciclos productivos agropecuarios y de sus contingencias, como también de los ciclos de la economía internacional, la mano de obra estacional marcó el mercado laboral, y por ende la vida de los trabajadores.

El provecho que sacaban la gente del común de la oferta inelástica de trabajo se evidencia en la huelga de los trabajadores del puerto Barranquilla-Puerto Colombia, realizada entre abril y mayo de 1893, llevada a cabo en un momento de congestión de carga, lo que hacía vulnerables a los empresarios. El momento escogido era oportuno pues además de la congestión también existía escasez de trabajadores pues era época de cosecha y muchos brazos eventuales retornaban a sus lugares de origen. Un testigo de la protesta atinó a señalar un problema clave en la base de los motivos de la protesta de los braceros:

> Barranquilla, por su comercio ... atrae los brazos que en cierta época del año están ociosos en otros lugares, pero pasada esa época, apenas quedan los suficientes para el diario trajín. De tal manera que cualquier emigración por pequeña que sea convierte en crisis lo que en otras comarcas sería causa de un insignificante aumento del jornal. Más de tres grandes centros de atracción contrapuestos al nuestro tenemos desde el año pasado en el ferrocarril de Cartagena, el de Santa Marta y los de Santander y Antioquia. A esto se agrega que la época actual es de afanes agrícolas para aprovechar las próximas lluvias. ¿Qué de extraño tiene pues que los brazos trabajadores aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes? *La causa, como queda dicho, es la escasez de brazos, por la concurrencia simultánea de muchas empresas y falta de inmigración extranjera*; y lo prueban estos

dos hechos: que antes de ahora no hubo huelgas; que *las empresas se han visto obligadas a ajustar con los mismos huelguistas*[26].

Esto se convirtió en una estrategia de la que los trabajadores sacaron partido para fortalecer su capacidad de negociación frente a empresarios y el Estado.

Mano de obra y control social

Esas dificultades y lo que pensaban como expresiones de desorden social llevaron a los empresarios y a las autoridades a emitir normas que les permitiera establecer correctivos definitivos. El análisis del periodo en estudio muestra la confluencia de tendencias paradójicas. Por una parte, la escasez de mano de obra. Por otro lado, una tendencia al crecimiento de las formas de trabajos libres a costa del decrecimiento de algunas formas restrictivas del trabajo. Y por otro lado un conjunto de iniciativas de los empresarios, políticos y autoridades para reintroducir y fortalecer estas últimas como mecanismo para controlar el incremento del desorden social (inestabilidad sociolaboral, incumplimiento de los compromisos laborales adquiridos) y para superar la continua escasez de mano de obra, intentando mantener inserto las relaciones laborales en la órbita del mundo doméstico. Ese conflicto es visible en el campo político-jurídico, tanto por las propuestas normativas que se hicieron como por la movilización de imaginarios e ideas de parte de partidarios y contrarios de las relaciones serviles. En efecto, políticos, empresarios y las autoridades centrales y regionales discutieron acerca de las relaciones laborales y en qué campo del derecho debían estar adscritas, lo que no era simple retórica dado que se refería a la definición del estatus social del trabajador y a las normas punitivas que acompañarían esa decisión. Estas determinaciones afectaban a los sectores subordinados en la medida que cuando se instauró la república y durante casi todo el siglo XIX la clasificación de la mano de obra simple acorde

con el estatus jurídico-social en trabajadores libres y los sometidos a relaciones serviles y semi-serviles (esclavitud, servidumbre doméstica, concertaje forzoso) trazaba una línea de diferenciación muy marcada entre los trabajadores. Las discusiones que acompañaron a las reformas liberales relacionadas con el estatus de las personas (abolición de la esclavitud, de la prisión por deudas y de la pena de muerte, derecho de ciudadanía y libertad de expresión y de conciencia) involucraron a importantes sectores de la población en la medida que se hicieron de dominio público gracias al florecimiento de la prensa de mediados del siglo XIX. Por tanto, y contrario a la creencia de que estas discusiones eran simples letras muertas del discurso liberal, ellas estaban muy relacionadas con la aplicación de medidas legales que guardaban estrecha relación con la condición social de las personas, generando expectativas entre algunos sectores que defendían milimétricamente sus espacios de hombres libres y honorables.

En efecto, en los debates desarrollados en 1851 en torno de un proyecto de código civil para la República de la Nueva Granada se discutieron aspectos que tenían que ver con las expectativas de la gente humilde, como era definir en qué área del derecho se iban a clasificar los contratos de trabajo que establecían las relaciones entre "señores y sirvientes", también llamado "concierto de servicios". Algunos pensaban que se trataba de un problema de los códigos de policía y que debían estar cobijados en las normas que velaban por el mantenimiento del buen orden doméstico. Otros, como fue el caso del abogado cartagenero Antonio del Real[27], opinaba que las normas relativas a los contratos y relaciones laborales debían situarse en el libro de "las personas" del código civil al tratarse de obligaciones del estricto orden personal, privado. De igual forma los clasificaba en el título de "contratos en general" del mismo código porque a su entender el vínculo laboral se consideraba comprendido en el ramo de "los contratos cuyo obje-

to es adquirir derechos a servicios personales". En rechazo a la propuesta de clasificarlo en el orden doméstico anotó: "[...] aunque con propiedad solo se forma de aquí un estado doméstico cuando hay esclavitud perpetua, en cualquiera de sus formas. Abolida la esclavitud... el carácter de sirviente resultará solo de un contrato, y no tendrá otro deber que cumplir sino sus estipulaciones, pudiendo entonces dejarse de comprender entre el estado doméstico"[28].

Esta última argumentación era novedosa pues diez años antes de que se empezara a debatir el Código Civil nacional de 1851, el Poder Ejecutivo nacional había otorgado potestad a las Cámaras de las provincias para que decidieran sobre este asunto, al tener en cuenta que variaban las costumbres entre aquellas. En el marco de esas atribuciones, en 1842 la Cámara de la Provincia de Cartagena había expedido una ordenanza en la que definió el concertaje como un vínculo de dependencia personal: "Todo concertado tiene para con aquel que lo ha recibido como tal, la obligación de obedecerlo, respetarlo y trabajar en provecho de él, hasta donde alcancen sus fuerzas y capacidad, y todos los demás que se expresen en el convenio". Otro artículo rezaba: "El concertado que fallare al respeto y obediencia que debe a su patrón sufrirá un arresto de uno a tres días según la gravedad de la falta sin tener opción a la parte de su salario correspondiente que dure su arresto". También estatuyó penas para los que violaran las disposiciones del convenio firmado ante las autoridades municipales, y de igual forma estipuló que el vínculo no podía disolverse por libre voluntad del trabajador y que si huía de la casa del patrón o faltaba al trabajo sería perseguido bajo la acusación de vagancia[29].

Lo que sucedió con esta discusión a nivel regional no está claro debido a lo fragmentario de la información. Cuando se crearon los Estados regionales (1857-1859) la Asamblea Constituyente del Estado de Bolívar, compuesta en su mayoría por conservadores, aprobó un código de policía que introdujo al-

gunas modificaciones en las normas que regían el concierto de mayordomos, caporales, jornaleros y domésticos. Exigió que se registraran los contratos ante los jefes de policía, especificando tiempo de duración, valor del jornal. Posibilidad de otorgar copia por petición de una de las partes, recisión del contrato por mutuo acuerdo, o por maltrato del patrono al concertado, falta de respeto, enfermedad contagiosa, latrocinio. La jornada de trabajo era, "[...] la que en el distrito se acostumbra emplear en el oficio para el cual se hizo la contrata". Si el concertado se marchaba sin que se hubiese vencido los términos del contrato se avisaba a la policía para que fuera perseguido, "[...] y los costos que se causen serán de cuenta del concertado". Convino prisión por incumplimiento del contrato, la heredad por parte de los familiares de las deudas contraídas con el contratista por parte del trabajador difunto más no de la ocupación[30].

Con el ascenso de Juan José Nieto al poder en el Estado Soberano de Bolívar (1859-1864), se modificó la legislación sobre el trabajo y se aplicó una política social a favor de ciertos sectores como los indígenas y los trabajadores no calificados del Estado de Bolívar. En 1862 el gobierno liberal de Nieto aprobó un código civil que colocaba las relaciones laborales en el campo de los vínculos entre particulares, es decir en la normatividad civil[31]. Nuevamente Antonio del Real salió en defensa de las ideas que había emitido sobre el proyecto de código civil nacional de 1851[32]. En concordancia con aquellos planteamientos, en el Código Civil para el Estado de Bolívar se excluyeron las normas sobre contratación laboral del ámbito del título sobre "orden doméstico", dado que los vínculos de subordinación y dependencia que tal clasificación implicaba estaban en contravía con su credo de que toda persona era libre y por tanto sujeto de derecho en términos de igualdad con cualquier otra. Ese Código definió que, "El concierto de servicios es el contrato en que uno se compromete a ejecu-

tar a favor de otro, ciertos servicios personales, recibiendo en pago una suma de dinero, otro servicio, la propiedad, el usufructo o el uso de alguna cosa". Convino contrato a término fijo e indefinido y la obligación forzosa de cumplirlo por el tiempo estipulado o el rompimiento a voluntad de una de las partes y con previo aviso y consentimiento del contratista. Del mismo modo consagró una disposición que obligaba a cualquiera de las partes vinculadas por un término fijo, a pagar una indemnización correspondiente a un mes de jornales si rompía el contrato sin "causa grave", pero artículo seguido dio herramientas a quien contrataba para incumplir el contrato sin ser penalizado por las autoridades. También excusó la responsabilidad del que recibía el servicio por la ineptitud del criado para prestar el que ofreció; acto de infidelidad o insubordinación y todo vicio habitual que perjudique al servicio o turbe el orden doméstico; una enfermedad contagiosa o de cualquiera clase que inhabilite al criado para prestar el servicio contratado por más de una semana abolió la heredad de las obligaciones por parte de los familiares del trabajador. De igual forma, obligaba a los patrones a pagarle un salario y condenaba a cualquiera de las partes que rompiera el contrato a indemnizar con la suma correspondiente al salario de un mes a la parte afectada[33].

La caída del poder del grupo dirigido por J. J. Nieto no representó el inmediato desmonte de estas normas, pues en los años comprendidos entre 1865 y 1875 continuaron primando las ideas de los liberales radicales. Esta actitud estuvo en contravía con la tendencia del Gobierno Federal de los Estados Unidos de Colombia, el que en 1873 incluyó las normas laborales en el campo del orden doméstico. Aunque el Código de Policía del Estado de Bolívar de 1867 no hizo referencia alguna al tema de los contratos de trabajo[34], pues estaba en vigencia el aludido Código Civil de 1862, varias normas aprobadas por la Asamblea Legislativa de ese Estado, integrada en

su mayoría por hacendados y ganaderos, fueron introduciendo normas que en largo plazo volvieron ineficaces las disposiciones civiles sobre la materia. Tales fueron los motivos de expedición de la ley 42 del 12 de octubre de 1867 ("sobre concierto de servicios personales"), que consagró muchas de las anteriores disposiciones, pero estableció la norma de requerir al trabajador si faltaba por primera vez, arresto de 3 días si insistía en la ausencia y cárcel si continuaba[35]. Por esta vía se fue creando una dualidad entre las normas civiles y las policiales que penaban la violación de los contratos de trabajo. Mientras que las disposiciones civiles permanecieron iguales a las de 1862, se expidieron normas de competencia de las autoridades de policía como las alcaldías y comisarios de policía. Se crearon disposiciones penales y policiales que rezaban que el incumplimiento de lo convenido por alguna de las partes debía tener consecuencias sancionables, y que los contratos, ajustes o conciertos regulados más por las costumbres que por las leyes, estaban en la esfera de lo policial al ser normas relacionadas con la convivencia social[36].

En el paso de las relaciones de trabajo de las regulaciones del derecho privado al policial influyeron varios factores entre los que se destacan los económicos como el incremento de algunos sectores de la economía de exportación (tabaco) y también la que tenía una demanda en crecimiento en los mercados locales, comarcanos y de otras regiones. El aumento en la demanda de trabajadores nuevamente puso en evidencia lo que se consideraba como las perniciosas influencias de las ideas republicanas de libertad e igualdad entre los estratos bajos de la población, por lo que se planteó la aspiración para que las normas se compaginaran con las formas tradicionales de sujeción de la mano de obra. Así sucedió en 1867 cuando varias autoridades provinciales se lamentaban por las costumbres de los trabajadores no calificados (jornaleros) de no cumplir con las condiciones que se establecían en los contratos escritos o

"palabreados" y regidos por las normas consuetudinarias. El gobernador de la provincia de Sabanalarga exigía a las autoridades centrales del Estado de Bolívar la expedición de normas severas por fuera de las establecidas en el código civil para,

> ... corregir la desmoralización a que ha sido llevado el servicio de operarios, por la malentendida libertad que otorgan nuestras instituciones a los ciudadanos. Hay una constante lidia entre el empresario que necesita brazos extraños para sus faenas agrícolas, y el jornalero que bajo un estipendio compromete los suyos, cuando falta a su promesa, no hay determinación de sus mutuas obligaciones en estos casos. Las disposiciones de los artículos 821 a 830 del Código Civil no bastan, y la industria agrícola reclama disposiciones terminantes sobre la materia[37].

Mientras que la economía había permanecido estacionaria en todos sus frentes el problema de los trabajadores solo parece remitirse al tema de la vagancia y al desorden moral. Pero cuando desde mediados del decenio de 1850 algunos sectores económicos empezaron a crecer, como fue el caso del tabaco, la ganadería y las actividades comerciales y portuarias, se hicieron sentir con cierto rigor los problemas de la escasez de brazos y el incumplimiento de los contratos. Por eso, en 1867, en pleno auge de la economía tabacalera de los Montes de María (serranía de pequeñas elevaciones que recorre de sur a norte la geografía del Estado de Bolívar) y de otras poblaciones de las sabanas de esta misma jurisdicción, la Asamblea Legislativa de este Estado aprobó un proyecto de ley "sobre concierto de servicios personales", presentado por los representantes de las provincias de El Carmen y Chinú (tabacalera y ganadera respectivamente), que penalizaba con cárcel el incumplimiento del contrato laboral por parte de los trabajadores[38].

Aunque esa disposición fue objetada por el Poder Ejecutivo del Estado, para los propósitos de este capítulo lo importante es que el debate que suscitó ese proyecto sacó a la luz pública los argumentos jurídicos, sociales y morales de quienes se

enfrentaban, como también los intersticios legales que podían ser utilizados por los de abajo para defenderse. En efecto, las autoridades centrales del Estado de Bolívar objetaron ese proyecto al considerar que estaba en contravía de las normas constitucionales y con la legislación civil. En un extenso documento firmado por Manuel Amador Fierro, presidente del Estado se trajeron a colación iguales motivos a los argüidos en 1851 para excluir del código de policía los aspectos que tenían que ver con la contratación laboral. La razón que se dio fue que al tratarse de un contrato entre particulares debía regirse por las normas del derecho privado, pues era un contrato de igual naturaleza a los de compraventas, permutas, mutuo o préstamo, comodato, depósito y otros. En estos casos el incumplimiento no conllevaba pena de prisión, "... sin que hasta ahora haya sido necesario para ello en ninguna época, antes ni después de la creación del Estado de Bolívar, caracterizar de delitos los hechos que llevan consigo la falta de cumplimiento de aquellas." Además, desde los años de 1850 se había abolido la prisión por deudas, y la ley objetada la restablecía,

> [...] de una manera dura, terrible, injusta y profundamente lamentable..., y al consagrar la declaratoria del trabajador que no cumpliera como estafador [...] le reduce [...] a la degradante y oprobiosa condición de criminal. ¿Quiénes pueden encontrarse en los casos del proyecto? Indudablemente aquellos que por su situación difícil en materia de recursos no encuentran otro medio de proveer a su subsistencia escasa y miserable, que el compromiso contraído sobre sus servicios personales, es decir, los pobres, que son los que pertenecen a la clase de la sociedad más digna y acreedora de las atenciones del legislador, mientras que los demás que por uno de los tantos motivos que en derecho causan las obligaciones, contraen estas y faltan a ellas, continúan con el carácter de inocentes a los ojos de la ley, cuando tal vez han procedido por un motivo digno de una severa e imparcial censura. No hay pues igualdad, y esta garantía conforme a la que no pueden imponerse obligaciones especiales, que hagan a los individuos a ellas sujetos de peor condición que a los demás, es la que en mi concepto ataca el proyecto en referencia. El correctivo del abuso que puede cometerse por parte

> de los que obligados a prestar sus servicios personales en clase de concertados que dejen de cumplir sus obligaciones, está en manos de los mismos interesados; y no comprendo como el interés particular que ha sido siempre tan diligentemente empleado para evitar perjuicios, deje de serlo en esta ocasión[39].

Pero en los continuos debates sobre el tema también intervenían las peculiaridades de las distintas comarcas en relación con sus ciclos productivos, la demanda de mano de obra, el desenvolvimiento de las relaciones entre los sectores sociales que entraban en el vínculo contractual. En el contrapunteo para inscribir las relaciones laborales en las normas civiles o en las de policía, los partidarios de esta última solución triunfaron gracias a las dificultades que tenía el Estado republicano para cobijar todo el territorio nacional y para hacer cumplir las normas. En consecuencia, se impuso la alternativa de dejar a las costumbres de los lugares los términos de los contratos, y por esta vía se mantuvieron las viejas instituciones sociales opresivas como el concierto forzado. La transformación de las relaciones laborales en libres y asalariadas fue complicando las actitudes de las autoridades frente a la interpretación y aplicación de las normas sobre concertaje. En la provincia de Sabanalarga, los enfrentamientos entre las autoridades departamentales y provinciales en torno al concertaje por deudas fueron significativos. Así, en 1912 el prefecto de esta provincia dejó libre a dos jornaleros acusados de haber incumplido el contrato, decisión que, aunque apelada por el patrón fue ratificada por el gobernador del Atlántico al considerar que la pena violaba un inciso del artículo 23 de la Constitución Nacional, agregando que la huida de los jornaleros constituía una falta a las normas civiles más no penales[40].

Para finales del periodo que estudiamos, el código de policía del departamento de Bolívar de 1925 prohibió el concierto forzado y empleó un lenguaje hasta cierto punto moderno al hablar de las relaciones patrono-obrero y criados domésticos,

definiéndolos en los siguientes términos: "... se entiende por criado u obrero todo aquel que preste su servicio personal en casa de habitación, empresa industrial o agrícola, fábrica, taller, casa de salud u hospital particular, etc.". Aunque se desdibujó la obligación de estipular contratos ante las autoridades municipales, en los archivos de estas debía reposar copias de los contratos; además, ratificó la norma que rezaba que su reglamentación era competencia del código civil. Para inicios del decenio de 1920 un periódico cartagenero que se quejaba por el incumplimiento de los trabajadores concluía que, "Parece que hubiera necesidad de recurrir a las antiguas prácticas por medio de las cuales un patrono podía CONCERTAR a un obrero en la forma que quisiera en la seguridad de que recibirá de las autoridades todas las garantías para ejercer a su contentamiento la presión que fuere necesaria para obtener el cumplimiento que la prosperidad de su negocio requería"[41].

En buena medida la pérdida de importancia de este vínculo laboral en los centros urbanos y áreas de economía agroindustriales se debió, por una parte a que para los empresarios no era rentable emplear una mano de obra forzada, y por otro lado a que con la vuelta del siglo XX y con los flujos que arribaron a Barranquilla y Cartagena provenientes de las áreas rurales de la región costeña y de otras partes del país, el problema de la escasez de mano de obra aminoró significativamente, empezando a formarse un mercado laboral con cierta holgura en la oferta. Pero la presencia de gruesos contingentes de personas desposeídas (población que en los censos aparece calificada como "jornaleros") por sí sola no era garantía para la formación de ese mercado, pues su baja calificación les permitía dedicarse a ocupaciones ocasionales con una baja estabilidad laboral. Esto se debió a que durante parte del período que estudiamos aún sobrevivía el trabajo ocasional como forma de vida fuera de las reglas del mercado laboral y de la especialización que establece la economía capitalista. Enton-

ces, era posible que muchos jornaleros hallasen ocupaciones en diversas actividades que demandaban de manera ocasional mano de obra simple (braceros, tripulantes, bogas, albañiles, labores estacionarias en el campo, etc.).

Notas

1 Eduardo Posada, "La ganadería en la Costa Atlántica colombiana 1870-1950". *Coyuntura Económica*, XIII, (3), 1988: 149; "Progreso y estancamiento 1850-1950", en Adolfo Meisel (Editor), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Universidad del Norte, Barranquilla, 1994, pp. 264-272; *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*, Banco de la República/El Áncora Editores, Bogotá, 1998.

2 Me he referido al modelo de este historiador en Sergio Paolo Solano, "Del 'antilatifundismo sociológico' al revisionismo historiográfico. La ganadería en la historiografía sobre el Caribe colombiano". *Mundo Agrario*, 10, (20), 2010.

3 Salomón Kalmanovitz, *Economía y nación*, Siglo XXI Editores/CINEP/Universidad Nacional, Bogotá, 1985, pp. 164-166, 170-174.

4 Estas ideas de Posada han sido reforzada recientemente por el trabajo de Gloria I. Ocampo, *La instauración de la ganadería en el valle del Sinú: la hacienda Marta Magdalena, 1881-1956*, Universidad de Antioquia /ICANH, Bogotá, 2007, pp. 227-269.

5 E. Posada, "La ganadería en la Costa Atlántica colombiana 1870-1950", p. 149.

6 Conocedor de la historiografía argentina sobre el tema, Posada olvida que caso similar se presentó en el hinterland de Buenos Aires durante el tránsito de los siglos XIX al XX, cuando el crecimiento de la economía ganadera se enfrentó a la escasez de trabajadores debido a la provisión generosa de los recursos públicos baldíos. Este problema se solucionó a favor de los empresarios en la medida en que fueron apropiados de esos recursos públicos que permitían sobrevivir de manera independiente a amplios sectores de campesinos pobres. Hilda Sábato, "Trabajar para vivir o vivir para trabajar: Empleo ocasional y escasez de mano de obra en Buenos Aires, ciudad y campaña, 1850-1880", en Nicolás Sánchez (Compilador), *Población y mano de obra en América Latina*, Alianza Editorial, Madrid, 1985, pp. 149-184.

7 Marta Herrera, *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales neogranadinos, siglo XVIII*, ICANH/Academia Colombiana de Historia, Bogotá, 2002; Orlando Fals Borda, *Mompox y Loba*, Carlos Valencia Editores, 1979; *Resistencia en el San Jorge*, Universidad Nacional/Banco de la República/El Ancora Editores, Bogotá, 2002; Hermes Tovar, *Grandes empresas agrícolas y ganaderas*, CIEC, Bogotá, 1980; *Hacienda colonial y formación social*, Sendai, Barcelona, 1982.

8 Sergio Paolo Solano, Roicer Flórez Bolívar y William Malkún, "Ganaderos y comerciantes: el manejo del poder político en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1885". *Historia y Sociedad*, 18, 2010: 15-42.

9 Sobre los conflictos sociales ver: Catherine LeGrand, *Colonización y protesta campesina en Colombia 1850-1950*, Universidad Nacional, Bogotá, 1988; "Campesinos y asalariados en la zona Bananera de Santa Marta (1900-1935)", en Gustavo Bell (Editor), *El Caribe colombiano. Selección de textos históricos*, Universidad del Nor-

te, Cartagena, 1988, pp. 183-197; y Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, "Resguardos indígenas, ganadería y conflictos sociales en el Bolívar Grande, 1850-1875". *Historia Crítica*, 34, 2007: 92-117; "Expropiación de las tierras del resguardo indígena de Tubará y las normas jurídicas de la época". *Justicia*, 12, 2007: 83-89.

10 El censo de 1912 definió a los jornaleros como "... todos aquellos que sin arte, oficio ni profesión especial, y sin ser aprendices de taller, trabajan a diario por cuenta de otro, según salario convenido en distintas INDUSTRIAS, OFICIOS, ARTES O PROFESIONES". Ministerio de Gobierno, *Censo general de la República de Colombia, levantado el 5 de marzo de 1912*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1912, pp. 24 y 81, mayúsculas en el original. BNC, *El Promotor*, Barranquilla, mayo 1º de 1875; Sobre el censo de 1928 que nunca recibió aprobación oficial, ver: BME, 1, 1930; *Censo general de la República 1938. Bolívar*, Contraloría General de la República, Bogotá, 1940.

11 José Antonio Ocampo, *Colombia y la economía mundial*, Siglo XXI Editores/FEDESARROLLO, Bogotá, 1984, pp. 103, 207-209. Entre 1870 y 1874 se exportaron por Barranquilla 144.552 sacos de café (8.693 toneladas), y entre 1903 y 1906, 1.722.827 sacos (110.370 toneladas). Eduardo Posada, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Cámara de Comercio/CEREC, Barranquilla, 1987, p. 24.

12 E. Posada, "La ganadería en la Costa Atlántica colombiana, 1870-1950", p. 149; G. Ocampo, *La instauración de la ganadería en el valle del Sinú*, pp. 227-269; Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano/Ministerio de Cultura/Universidad de Cartagena, 2003, pp. 35-52. La interpretación contraria tiene una larga tradición y está representada en la obra de Salomón Kalmanovitz, *Economía y nación*, pp. pp. 164-166, 170-174.

13 Spencer Dickson S. Mr. (Vicecónsul), "Informe sobre el estado actual del comercio cafetero en Colombia". (Bogotá, septiembre de 1903). *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 8, 1976: 104-105; Marco Palacios, *El café en Colombia, 1850-1970. Una historia económica, social y política*, COLMEX/El Áncora, Bogotá, 1983, pp. 279-280.

14 "Informe del Gobernador de la Provincia de El Carmen", BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, noviembre 30 de 1862; "Informe del gobernador de la provincia de Barranquilla", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena agosto 28 de 1870; Sergio Paolo Solano, "Formas salariales y el salario justo en el Caribe colombiano, 1850-1930". *Amauta*, 15, 2010.

15 Según un ejercicio de Fabio Zambrano, al contabilizar los 30 primeros asentamientos urbanos en Colombia acordes con el número de habitantes, en 1851 la Costa solo participó con dos centros tradicionales de origen colonial (Cartagena: 9.896 y Mompox: 13.711); en 1870 solo aparece Barranquilla (11.595 habitantes). Pero en 1918 aparecen Barranquilla, Cartagena, Ciénaga, Montería y Lorica (64.543, 51.382, 24.708, 23.268 y 19.955 respectivamente) y para 1938, a esas ciudades se sumó Santa Marta (152.348, 84.937, 47.333, 64.192, 41.327 y 33.215 para esta última). Fabio Zambrano, "La ciudad colombiana. Una mirada de larga duración", en Julián Arturo (Compilador), *Pobladores urbanos. Ciudades y espacios*, Tercer Mundo Editores/ICAN/Colcultura, Bogotá, 1994, pp. 55-56, 58 y 60.

16 "Admirables vecinos", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. Sobre el enganche de mano de obra para los trabajos del muelle de Puerto Colombia ver: BNC, *El Promotor*, Barranquilla, octubre 27 de 1888, y BNC, *La Industria*, Bogotá, abril 26 de 1888.

17 "Actualidades. ¿Habrá progreso real con la disminución de la exportación?", AHC, *El Mercurio*, Cartagena, junio 17 de 1927. La atracción se debía a que, en Colón, convertida desde 1854 en el punto terminal sobre el Mar Caribe del ferrocarril del Istmo que unió el comercio del Atlántico con el del Pacífico, se realizaba una especie de feria comercial constante a la que se desplazaban sectores de todos los estratos sociales de las principales ciudades de la Costa para adquirir remesas de mercancías, para luego comercializarlas en sus sectores de residencia. La fama de Panamá como epicentro para el comercio legal o ilegal era ya vieja, tráfico que se acrecentó con las obras del ferrocarril mencionado y luego con la apertura del Canal en 1914, lo que valga anotarlo, abrió canales de acceso a la riqueza a muchos sectores de las ciudades costeñas, pero en sus debidas proporciones. También ella fue un centro intermedio en la ruta de las corrientes migratorias sirio-palestinas-libanesas que llegaron a esta región en el tránsito entre los siglos XIX y XX, ciudad en la que se abastecían de mercaderías que luego distribuían en sus espacios de influencia.

18 *Mensaje del Presidente Constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1883*, Tipografía de E. Ruiz e Hijo, Cartagena, 1883, p. 13, cursivas nuestras. Rafael Núñez intentó aprovechar esta crisis para impulsar un programa de obras públicas invirtiendo una parte del impuesto por importación de alimentos, y obligando a los empresarios que estaban al frente de la construcción de caminos de herraduras, carreteables, puentes y ferrocarriles a contratar la mano de obra desocupada por efecto de la plaga, con un jornal de $0,50, incluyendo alimentación. *Mensaje del Presidente Constitucional del Estado Soberano de Bolívar*, pp. 14-15. Un año después el mismo presidente del Estado de Bolívar informaba que en los trabajos del carreteable Sincelejo-Tolú el jornal había subido a $0,70. *Mensaje del Presidente Constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1884*, Tipografía de Antonio Araujo, Cartagena, 1884, pp. 45-53.

19 *Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1882*, Tipografía de Antonio Araujo L, Cartagena, 1883, p. 114.

20 "Informe del gobernador de la provincia de Mompox", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, julio 15 de 1880.

21 "Informe del gobernador de la provincia de Magangué", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, agosto 9 de 1880.

22 "Trabajadores en el Canal", AHC, *Rasgos*, Magangué, enero 7 de 1913. "El Tranvía" y "Trabajadores", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero 1° y 22 de 1882.

23 S. P. Solano, "Formas salariales y salario justo en el Caribe colombiano, 1850-1930".

24 "Italianos" y "Jamaicanos", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 16, mayo 4 y septiembre 14 de 1893.

25 "Ingenio Central", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 13 de 1907; E. Posada, "La ganadería en la Costa Atlántica colombiana 1870-1950", 663-684; G. I. Ocampo, "Hacienda y campesinos en el Sinú", 113-129; C. LeGrand, "Campesinos y asalariados en la zona Bananera de Santa Marta 1900-1935", 183-197.

26 "La huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893, cursivas nuestras. Para los mismos días este periódico de Cartagena se quejaba que no se podía descargar la carga importada por falta de trabajadores. "Muelle", BBC, *El Porvenir*, mayo 18 de 1893. "La huelga" y "Editorial La huelga", BNC, *El Anotador*,

Barranquilla, mayo 2 y 4 de 1893; "Editorial", BNC, *Diario de la Tarde*, Barranquilla, abril 27 y mayo 1° de 1893; Miguel Goenaga, *Lecturas locales,* Tipografía Goenaga, Barranquilla, 1952, p. 90.

27 Antonio del Real fue uno de los abogados más brillantes de Cartagena en esos años y elegido por el congreso para formar parte de la Corte Suprema de Justicia. Varias veces senador, y ministro de interior y hacienda de las primeras administraciones del Olimpo Radical. Luego desempeñó varios cargos en la administración central del Estado de Bolívar y en algunas compañías de transporte fluvial a vapor.

28 Antonio del Real. "Códigos de legislación. Señores y sirvientes", BBC, *La Democracia,* Cartagena, enero 9 de 1851. En ese contexto era fácil que se pensara, como lo hacía el Secretario de Gobierno de la administración de José Hilario López en su mensaje al Congreso de 1851, que "... la prisión por deudas, resto de la barbarie romana que entregaba al deudor plebeyo con argolla al cuello al acreedor patricio, es un borrón ignominioso en nuestros códigos", proponiendo que se debía al escuchar al deudor y tener presente las circunstancias en que cometió la falta. "Informe del Secretario de Gobierno", BBC, *La Democracia*, Cartagena, abril 3 de 1851.

29 "Ordenanza sobre los servicios de domésticos libres", BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, octubre 9 de 1842. Esta ordenanza fue expedida con base en las leyes del 18 de mayo de 1841 ("Sobre policía general") y del 14 de junio de 1842 que la adicionó. Ver *Codificación nacional, tomo X. Año de 1842,* Bogotá, Imp. Nacional, 1927, pp. 419-420. A comienzos del siglo XIX al jornalero también se le llamaba "sirviente", "doméstico libre" y "criado libre". En 1857 el código de policía del Estado de Bolívar asimiló al jornalero a la figura jurídica del "concertado". "Ley de 11 de diciembre de 1857, sobre policía general", BBC, *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar*, Cartagena, diciembre 22 de 1857.

30 "Ley de 11 de diciembre de 1857. Sobre Policía General", BBC, *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar,* Cartagena, diciembre 22 de 1857. Este código de policía asimiló al jornalero a la figura jurídica del concertado. "Informe que el Presidente constitucional del Estado Soberano dirige a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1864", BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, abril 3 de 1864; "Resoluciones de la Asamblea", BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, agosto 2 de 1863.

31 "Código civil", BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar,* Cartagena, abril 20 de 1862.

32 "Códigos de legislación. Señores y sirvientes", BBC, *La Democracia,* Cartagena, enero 9 de 1851. En ese contexto era fácil que se pensara, como lo hacía el Secretario de Gobierno de la administración de José Hilario López en su mensaje al Congreso de 1851, que "[...] la prisión por deudas, resto de la barbarie romana que entregaba al deudor plebeyo con argolla al cuello al acreedor patricio, es un borrón ignominioso en nuestros códigos", proponiendo que se debía al escuchar al deudor y tener presente las circunstancias en que cometió la falta. "Informe del Secretario de Gobierno", BBC, *La Democracia,* Cartagena, abril 3 de 1851.

33 "Código civil", BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar,* Cartagena, abril 20 de 1862.

34 *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875*, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1876, pp. 6-26.

35 *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar,* p. 83.

36 La ley 42 de diciembre 4 de 1880 ("sobre conciertos de servicios personales y que protege a la industria agrícola y pecuaria"). *Leyes expedidas por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1880*, Tipografía A. Araujo, Cartagena, 1881, pp. 68-72.

37 "Informe del gobernador de la provincia de Sabanalarga", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, agosto 25 de 1867.

38 "Poder Ejecutivo del Estado. Objeciones al proyecto de ley sobre concierto de servicios personales", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, octubre 13 de 1867.

39 *Ibid.*

40 "Resolución Nº 6 de enero 12 de 1912", AHDA, *Atlántico. Gaceta del Departamento*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1912, pp. 197-198.

41 "Arrendamiento de servicios personales", AHC, *La Idea*, Cartagena, junio 22 de 1920; *Código de policía del departamento de Bolívar*, Imprente Departamental, Cartagena 1930, pp. 31-36. Aún en 1938 en el departamento de Bolívar continuaban rigiendo las disposiciones de 1925 sobre contratos laborales. Rafael Calvo (comp.), *Código de policía*, Cartagena, Imp. Departamental, 1938, pp. 40-45.

NUMERO 1. CARTAJENA 1.º DE FEBRERO DE 1850. VALE 1/2 rl

EL ARTESANO.

"Zapatero a tus zapatos."—"Tú, sastre, a tus medidas."—Esta es la perdurable cantinela con que los serviles conservadores del oscurantismo quieren reducir a los pobres artesanos a que vivan absolutamente retirados de los negocios públicos, sumidos en una ignorancia indigna de los ciudadanos republicanos; a efecto de poder disponer de ellos como máquinas en los tiempos en que se ajita el mar borrascoso de las elecciones i en que surjen sus exajeradas cuanto perversas pretensiones.

Nosotros, artesanos humildes, pero deseosos de conservar nuestra dignidad de hombres libres, contestamos a estos apóstoles de la abyeccion, diciendo: "Zapatero, como artesano, ve por tus zapatos; pero como ciudadano ve por tus derechos i observa tus deberes."—I secundando con el ejemplo este principio, nos presentamos ante la sociedad atendiendo cumplidamente a nuestros respectivos talleres, haciendo uso del derecho que nos da la constitucion de manifestar nuestros pensamientos por la imprenta, i llenando el sagrado deber de velar por la conservacion de las libertades públicas, el cual estamos resueltos a llevar hasta el estremo de sacrificar la vida por la Patria. Así es como comprendemos nuestra posicion; i es en consonancia con estas ideas que obraremos en adelante. No mas vasallaje, no mas terror. Hablemos *todos*, discutamos *todos*, deliberemos *todos*, pues que *todos* somos ciudadanos con iguales derechos i con iguales obligaciones.

Gracias a la divina Providencia tenemos ya garantías positivas; no tenemos otro juez que la lei; el espionaje i el sultanismo caducaron; podemos hablar con entera libertad; podemos alzar la frente libre i serena, mirar cara a cara a esos embusteros que pretendian engañar a la opinion pública, sin temor de que nos asesinen alevosamente con el manto de la legalidad: ya nuestros verdugos perdieron para siempre todo su tremendo poder.

El triunfo de la opinion nacional obtenido el venturoso SIETE DE MARZO, en este dia tanto mas grande i glorioso para la causa de los pueblos, cuanto mas maldecido i execrado sea por esos serviles embusteros, conservadores de la servidumbre i de la desmoralizacion, este triunfo, decimos, nos ha vuelto a la vida de ciudadanos, nos ha sacado de la muerte del vasallaje: sí, nuestra resurreccion política es un hecho consumado.

I en prueba de ello, ved aquí que nos lanzamos en la arena tipográfica con solo las armas de nuestros derechos i acatando únicamente a la opinion, a la moral i a la lei.

Vamos a tomar parte en la discusion de los negocios públicos hasta donde lo permitan nuestra intelijencia i nuestros medios. I desde luego juzgaremos la conducta pública de esas tantas notabilidades que juegan papel importante en el partido de los serviles; porque deseamos quitar la máscara a la hipocresía, a la ambicion, a la calumnia i tantos otros malignos jénios que descuellan entre ellas, para presentarlos ante el pueblo en toda su triste i horrorosa desnudez a fin de que reciban la corona de execracion que han sabido ganarse en esta tierra.

Ninguna consideracion humana nos impondrá silencio; vamos a hablar la verdad, i la verdad no respeta a nadie; ella es la que debe ser acatada por todos.

Esto entendido, concluiremos diciendo a nuestra vez: "Conservero, a tu conserva."—Porque eso sí, esa conserva con que os regalais, señores conserveros, esa conserva ingrata al paladar de la democracia, como que habeis empleado en su confeccion los mas nocivos principios del

3
El artesanado

Presentación

En los últimos decenios los historiadores latinoamericanistas de forma se han preguntado acerca de las especificidades laborales de los oficios y algunos aspectos sociales y políticos que de ellas devienen[1]. La pregunta forma parte de viejas discusiones y clasificaciones entre a las relaciones de las formas de trabajos manuales con las capacitaciones que requieren, las virtudes que devienen de esas preparaciones y los estilos de vida que originan. Hiatos e integraciones entre estos aspectos han dominado las discusiones entre filósofos, sociólogos e historiadores. Para solo ilustrar con un caso, en fecha reciente se publicó la versión en español del libro *El artesano* del sociólogo estadounidense Richard Sennett. Desde su inclinación filosófica pragmática el autor desafía una tradición intelectual que concibe a la Ilustración como un ejercicio de raciocinio puro y sin vínculos con la vida práctica, reivindicando que el movimiento de la Enciclopedia ante todo estuvo dirigido a enseñar las relaciones entre el conocimiento, el trabajo y las cosas. En palabras de Sennett su libro representa una reacción contra la filosofía de Hannah Arendt, quien distingue el *animal laborans* (animal que trabaja) que hace del trabajo un fin en sí mismo y divorcia el pensar del laborar, del *homo fabers* (hombre que produce), quien trasciende el trabajo para producir una vida en común basada en reflexiones sobre la vida pública y en consecuencia en una ética de lo civil[2].

Según su perecer, este hiato llevó al menoscabo del trabajo y del trabajador manual, abriendo las puertas para la consti-

tución de pequeños círculos de especialistas en las actividades del pensamiento puro, y, en consecuencia, se sustrajo del reconocimiento del ejercicio del pensamiento a millones de personas que realizan oficios. Concluye que esto tuvo nefastas implicaciones en la democracia, pues las decisiones sobre los asuntos públicos quedaron en manos de los especialistas. Para este sociólogo, el artesano constituye una alegoría que propone superar tanto el divorcio entre el trabajo, la vida cotidiana y el pensamiento, como el condescendiente reconocimiento de los filósofos, que ven en el trabajo manual solo conocimientos elementales y rutinarios. Como símbolo el artesano puede ser el trabajador manual propiamente dicho que produce objetos útiles para la sociedad hasta el científico que también produce esos objetos útiles representados en la alta tecnología contemporánea. Tanto el artesano en el sentido neto de la palabra, como el científico y el tecnólogo contemporáneo comparten la condición de que sus labores implican unas relaciones entre la autonomía y la autoridad devenidas del saber y del dominio de los ingenios que requiere el ejercicio de un oficio.

No es novedoso el reconocimiento de la existencia de esas relaciones entre trabajo-saber-autonomía y autoridad, pues durante el Antiguo Régimen se reconocía la existencia de esas relaciones, pero circunscritas solo a las bellas artes cuyo aprendizaje era visto como una preparación para cultivarse en reglas para la vida virtuosa, mientras que a otros oficios se les negaba ese atributo[3]. La historiografía social del siglo XX ha demostrado que, en muchos oficios, hasta en los considerados más denigrantes, también estuvo presente esa relación activa entre otros oficios manuales y la capacidad de pensar los problemas sociales considerados claves en una época determinada. En 1980 Eric Hobsbawm y Joan Scott publicaron un artículo en el que impugnan la creencia del Antiguo Régimen que separaba las bellas artes de otros oficios manuales, al demostrar que fue la zapatería, uno de los oficios sustraí-

do a cualquier posibilidad de estar clasificado entre las artes nobles, la actividad manual que proveyó buena parte de los dirigentes y activistas de las protestas sociales europeas del Antiguo Régimen y en los inicios de la Revolución Industrial. Las razones de ese protagonismo político y social las hallaron en las características del trabajo y en las formas de sociabilidad desarrolladas en los sitios de labores, los que crearon condiciones favorables para que surgieran formas de pensamiento radical que los llevó a ese protagonismo[4]. En consecuencias, independientemente de las distancias disciplinarias, teóricas y políticas que existen entre estos autores, estamos frente a la coincidencia de un sociólogo y dos historiadores que colocan en el centro de la reflexión las relaciones existentes entre las actividades laborales, determinadas formas de pensamiento colectivo y las formas de acción política y social de los grupos sociales.

En Colombia el artesanado se ha estudiado de forma genérica, y con mayor énfasis en la cultura política, mientras que los oficios solo cuentan con escasos estudios[5]. Desde la sociología histórica Alberto Mayor ha insistido en este tema con sus estudios sobre los estilos de vida estamentales de los artesanos antioqueños. De igual forma, en recientes publicaciones he tratado el tema colocando al lado del trabajo artesanal variables tan importantes como la raza, el mestizaje y la ciudadanía[6]. No cabe duda que en el caso colombiano esta ausencia de estudios llama la atención dado que por diversas razones[7] el artesanado se ha convertido en un grupo sociocupacional de obligada mención en los estudios sobre la Independencia, la ciudadanía y la movilidad social en un contexto socio-racial definido por las exclusiones por el color de la piel, y en un contexto historiográfico que por estudiar coyunturas de grandes conflictos los historiadores se sienten cómodos empleando categorías aglutinantes y modelos bipolares[8]. Esas categorías y esos modelos dejan de lado el estudio de las relaciones entre las peculiaridades de las actividades laborales, la

raza, la naturaleza del mestizaje latinoamericano, la prestancia social, las formas de sociabilidad, la acción política y las posibilidades de movilidad social.

Y es precisamente el análisis de estos vínculos lo que ha permitido que en los últimos años se configure una tendencia historiográfica que, aunque comparte con otras corrientes la preocupación por el estudio de las dialécticas entre las acciones sociales de los individuos y grupos y las estructuras, se diferencia porque su escala de investigación se halla en unos niveles micros con atención en las redes sociales y políticas[9]. Esa reducción de la escala de estudio ha sacado a flote las limitaciones de modelos que colocan sus énfasis en algún aspecto de la configuración de la sociedad, llámese racial, socioeconómico, estamental, etc., insistiéndose en que además de los mencionados, las actividades laborales también constituyeron una variable central al momento de definir a las personas y los grupos sociales[10]. Esto, valga señalarlo de paso, le puede permitir a la historiografía social latinoamericana superar la situación de insularidad en la que cayó la historiografía laboral de los países del Atlántico Norte al no lograr articular muchos de los temas mencionados con los nuevos campos del conocimiento (raza, etnicidad, género, nación)[11].

Ahora empezamos a reconocer, por ejemplo, que durante el XIX el trabajo fue uno de los temas centrales de los debates y las políticas asumidas en torno a la ciudadanía, la raza y el progreso, tanto por formar parte de la reelaboración del concepto del hombre, como porque estaba integrado en el orden del día de la nueva institucionalidad política que se estableció y el nuevo orden social y económico que se pretendió crear. En otros términos, el tema de la ciudadanía en ese siglo no se puede estudiar de manera desligada del marco ideológico del progreso y de una de sus variantes centrales, la actividad productiva. También fue parte central de las visiones de los subalternos acerca de la ciudadanía debido a que la ideología

del progreso individual, social y del país, la no subordinación como condición para ejercer ciertos atributos consustanciales a ese derecho político, y los proyectos de reconstrucción y vinculación la economía colombiana a los mercados internacionales, obligaban a discutir sobre los alcances de la productividad.

En el marco de estas consideraciones en este capítulo reflexionamos sobre el proceso formativo de los oficios artesanales en el Caribe colombiano durante el siglo XIX y sobre algunos elementos socioculturales de esta región que estaban enlazado con el ejercicio del trabajo manual. Para ello relaciono las ocupaciones manuales con algunas variables demográficas (tipología del poblamiento, aislamiento de las poblaciones, densidad poblacional, habitantes urbanos), económicas (dificultades de las comunicaciones, la precariedad de los mercados y el predominio de una economía agraria), las condiciones socio-culturales del consumo en un contexto de arribo de mercaderías extranjeras, las características de los oficios (grado de integración y/o separación entre los oficios artesanales y agrícolas), la introducción de nuevas labores artesanales, y el impacto que tuvieron los procesos de modernización de algunas poblaciones en la diferenciación que vivieron los ejercitantes de esas ocupaciones. También me interesa mostrar las dinámicas internas de los oficios, las relaciones y jerarquías entre las ocupaciones artesanales, y evaluar algunas hipótesis sobre las relaciones entre el liberalismo de la segunda mitad de esa centuria y el artesanado colombiano, visto en este caso a la luz de la experiencia del artesanado urbano del Caribe colombiano.

Cuatro ideas centrales orientan este capítulo: 1) el paso de la Colonia a la República significó un punto de quiebre para los oficios artesanales urbanos en la región Caribe colombiana que habían tenido sus principales espacios en Cartagena y Mompox, las dos únicas poblaciones significativas con las que contó la colonial provincia de Cartagena[12], afectadas durante el

primer siglo de la República. En consecuencia, el artesanado de esta región con alguna significación, y al que se alude en los estudios que lo relacionan con las políticas de librecambio de los años de 1850, se fue reconstituyendo en el siglo XIX. 2) Por tratarse de oficios ligados a la demanda interna de una sociedad “escindida más no dividida”, es decir, con escaso nivel de consumo por parte de sus notables y otros sectores de la población, las técnicas artesanales no se innovaron más allá de lo estrictamente necesario y en concordancia con lo que se ofrecía en el mercado de las herramientas, materias primas y manuales técnicos. Son prácticamente inexistentes los casos en lo que se vea que algunos maestros se convirtieran en manufactureros e industriales. 3) Contrario a lo que se cree, esa formación debe mucho a las innovaciones tecnológicas que se introdujeron con la liberalización de la economía, las que permitieron el surgimiento de nuevos oficios, el arribo de nuevas experiencias laborales y la introducción de nuevos instrumentos de trabajo y de nuevas técnicas. 4) Los nuevos oficios modificaron la jerarquía laboral y social entre los ejercitantes de los trabajos manuales y produjeron una diferenciación social, lo que a la vez fortaleció una clase media cuyas características variaron entre una y otra ciudad en concordancia con las tradiciones sociales heredadas y las innovaciones técnicas, sociales y culturales introducidas por artesanos de otras nacionalidades.

El capítulo está organizado en cinco partes. En la primera presentamos algunos rasgos de la herencia colonial de los oficios, y sus características y sus relaciones con las singularidades demográficas y económicas de la región durante el siglo XIX, con el propósito de tener una imagen más detallada de estos. En la segunda estudiamos las formas de reproducción de los oficios, y algunas innovaciones que se intentaron introducir por parte de las autoridades. En la tercera analizamos el impacto de las reformas liberales de mediados de esa centuria y muestro el surgimiento de nuevos oficios y técnicas. En la

cuarta analizamos las relaciones entre la producción artesanal y la demanda de productos. Y por último estudio las transformaciones experimentadas por este sector sociocupacional en el tránsito del siglo XIX al XX.

Del siglo XVIII a la reconfiguración de los oficios en el siglo XIX

Durante la Colonia Cartagena y Mompox fueron los únicos centros urbanos del Caribe colombiano que agruparon sectores de artesanos de significativa importancia, logrando los oficios cierto nivel de desarrollo gracias a las características urbanas, portuarias, sociales y culturales de esas ciudades. En el resto de la región, por las particularidades de la geografía, del poblamiento y de la configuración de la sociedad, las posibilidades de desarrollo del artesanado se vieron limitadas, dada la dispersión de la población en dilatados espacios con escasas vías de comunicación, dedicada a las faenas agrarias y con una economía que combinaba la autarquía con algunas relaciones con los mercados locales y comarcanos. Así, si el censo de 1777 muestra la existencia de un artesanado significativo en los mencionados puertos[13], los datos del mismo padrón para otras poblaciones señalan que las ocupaciones artesanales no se habían diferenciado de las labores agropecuarias y que en la unidad familiar campesina las mujeres sacaban tiempo a sus labores habituales para dedicarlo a los oficios manuales. Así lo informaba Juan García Turín, el empadronador de Barranquilla en 1777, cuando señalaba que, pese a ejercer algunos oficios casi todos los habitantes de esta parroquia de vecinos libres eran "labradores", al igual que lo dejaron sentado un siglo más tarde el general y geógrafo Francisco Javier Vergara y Velasco y el economista Miguel Samper[14].

La condición de capital provincial, principal puerto y plaza fuerte del virreinato, crearon circunstancias favorables para que en Cartagena surgiera un vigoroso núcleo de artesanos, en su mayoría vinculado a las actividades constructo-

ras (canteros, herreros, tejeros, carpinteros, caleros, alarifes, etc.), el que entre los siglos XVI y XVIII ayudó a transformar el inicial poblado de casas de bahareque y enea en un sistema de construcciones de defensa y en viviendas hechas en piedra y calicanto. Su condición portuaria y comercial también favoreció el desarrollo de los oficios ligados a la reparación y construcción de embarcaciones, en especial la carpintería de ribera, la calafatería y la herrería. Ya a finales del siglo XVIII el recinto amurallado de Cartagena tenía sus características urbanas definidas, y lo más probable es que el oficio de la albañilería ligado a las grandes construcciones haya decaído, pero fortaleciéndose otros (carpinteros, tallistas, herreros, etc.), vinculados a las continuas reparaciones, necesarias en una zona donde las condiciones del clima deterioran rápidamente algunos materiales nobles empleados en las construcciones.

El mundo laboral de Cartagena de Indias era parecido al de las demás ciudades y villa de la Nueva Granada en cuanto a la presencia de una significativa cantidad de trabajadores calificados que laboraban en pequeños talleres artesanales[15], al igual que un importante número de hombres dedicados a diversos oficios como los pulperos, mercaderes, dependientes del comercio, vivanderos, pescadores, agricultores, ganaderos, peones y mujeres que laboraban en el servicio doméstico y en sus unidades familiares. Los libres se ocupaban en las obras de construcción, en la marinería, en trabajos no calificados (jornaleros), en el transporte y en diversas labores artesanales, siendo los oficios, al lado de la condición racial y de otros factores, un elemento importante de clasificación social[16]. Según el censo de 1777 y los de artesanos de cuatro de los cinco barrios de la ciudad efectuados en 1780, estos trabajadores constituían el grupo sociocupacional más significativo por su peso en la población económicamente activa (PEA). sumando un total de 772 artesanos, representando el 34,7% de la PEA. A esta la hemos calculado corrigiendo la deficiencia del censo

de 1777, que solo tabuló los oficios del 57% de la población en condiciones de trabajar y no especificó las ocupaciones de 1053 hombres en edad para hacerlo, por lo que puede concluirse que el total de la PEA era de 2224 personas. Los mayores números de artesanos eran sastres (158), zapateros (141), carpinteros (110), plateros (53), barberos (53), albañiles (50), amanuenses (29), pintores (25), panaderos (18), calafates (17), tallistas (13), tabaqueros (13), torneros (10). Por debajo de los dos dígitos estaban los carpinteros de ribera, tintoreros, confiteros, enfardeladores, ensayadores, escultores, aserradores, canteros, fundidores, tintoreros, talabarteros, armeros, peluqueros, faroleros, herreros, paileros, relojeros, botoneros, músicos[17].

Las posibilidades de movilidad social que ofrecían los oficios eran limitadas por la condición racial, pues ser clasificado como pardo, mulato o negro significaba que un conjunto de normas sociales y legales impedían acceder a los privilegios de las elites[18], estando impedidos, por ejemplo, para ingresar a la educación superior y a cargos elegibles como alcaldes pedáneos y cabildantes, los que requerían la pureza de sangre y ganarse la vida con un trabajo no manual. Sin embargo, para el último cuarto del siglo XVIII los artesanos se habían beneficiado de las políticas de mejoramiento del sistema defensivo de Cartagena, en especial de los enganches laborales en determinadas épocas del año por parte de las distintas obras de la plaza, los barcos y las reparaciones de las armas[19], estimuladas por las continuas guerras con Inglaterra (1739, 1756-1763, 1779-1783, 1795-1797, 1804-1807) y Francia (1793-1795)[20]. Sastres (que aprovechaban la confección de uniformes), talabarteros y zapateros (que proveían los correajes y cartucheras), carpinteros y herreros (las cureñas de los cañones eran de primera necesidad) y en particular, los especialistas en la reparación de embarcaciones (carpinteros de ribera, calafates, herreros, oficiales de maestranzas) y armeros, representaban el grupo más sobresaliente y acomodado entre los menestrales de esta ciudad.

Sin embargo, visto desde la concentración laboral y de la tecnología empleada, durante el siglo XVIII Cartagena de Indias tuvo el mundo laboral urbano más complejo del virreinato neogranadino, representado en la Real Fábrica de Cigarros (1778-1809) que daba empleo a un promedio anual de 210 mujeres[21], y en las obras de defensa (fortificaciones, talleres de la artillería y del Regimiento Fijo, apostadero-arsenal de la marina, canteras, tejares-ladrilleras y hornos para la elaboración de adobes y cal). En buena medida esta peculiaridad laboral era resultado de las continuas guerras con otros imperios durante la segunda mitad de ese siglo, las que llevaron a la Corona española a la militarización de sus colonias, invirtiendo grandes sumas de dinero en los sistemas de defensa de las ciudades portuarias, lo que, a su vez, redundaba en la apertura de frentes de trabajo y en una mayor demanda de trabajadores[22]. Los trabajos de construcción y mantenimiento de obras para la defensa (baluartes, murallas, barcos, cañones, cureñas, careneros, astilleros, muelles, municiones, refacción de uniformes y calzados, etc.), concentraban cantidades de trabajadores libres, esclavos y presidarios en ciertos espacios y obras. Alarifes, herreros, canteros, tejeros, ladrilleros, veleros, carpinteros, torneros, ebanistas, carpinteros de ribera, calafates, armeros, cerrajeros, aserradores de maderas, fundidores, faroleros, hojalateros, marineros, jornaleros, remeros, patronos de botes, y muchos otros trabajadores, laboraron en un sistema de jerarquía vertical coronado, en su orden, por los ingenieros militares, los sobrestantes y los maestros mayores de cada oficio en las reales obras, al igual que por capataces en las canteras y en otros oficios[23].

Para dar una idea de lo que significaba las concentraciones laborales en los sistemas de defensa de Cartagena, en el cuadro 3-1 hemos registrado las cantidades de trabajadores empleados en las fortificaciones, el apostadero de la marina (incluyendo la marinería), y en el taller de artillería. De esas

cifras queremos resaltar los siguientes aspectos: 1) A diferencias de otras ciudades, en Cartagena existía significativas concentraciones de trabajadores por fuera de los pequeños talleres artesanales, pero probablemente reproduciendo las relaciones laborales y sociales de estos. 2) Estaba en plena extinción las labores de los esclavos en las fortificaciones. 3) La condición de presidio de Cartagena permitía que sus autoridades militares contaran con un significativo contingente de presos destinados a trabajos forzados. 4) La vida de muchos hogares dependía de los trabajos en las defensas.

El sector de trabajadores vinculado al apostadero fue el más numeroso, y el de las labores más continuas[24]. El epicentro de las actividades lo constituía las maestranzas (cuadrillas) de carpinteros de ribera, calafates, veleros, pintores y motoneros. También había latoneros para fabricar y reparar los faroles y utillaje de las cocinas de los barcos, y albañiles que constantemente reconstruían los fogones de cocina de los barcos. Los listados semanales de pagos de jornales a las distintas maestranzas que laboraban en el apostadero muestran que muchos de estos trabajadores lograron estabilidad en sus contratos laborales hasta por más de 20 años, facilitándoseles la promoción laboral.

Cuadro 5
Trabajadores en sistemas defensivos y Real Fábrica de Cigarros, Cartagena 1763-1808

Fortificaciones

1770			1782-1783			1792			1793	1796-1797			1801-1802			1807-1808
Trabajadores libres	Esclavos del rey	Presos	Trabajadores libres	Esclavos del rey	Presos	Trabajadores libres	Esclavos del rey	Presos	Trabajadores libres	Trabajadores libres	Esclavos del rey	Presos	Trabajadores libres	Esclavos del rey	Presos	Trabajadores libres
524	171	364	410	57	50	136	67	56	417	387	50	146	130	7	212	215

Apostadero de la marina

Marinería

1763	1769	1778	1785	1789	1808	1809
327	631	342	184	1216	505	468

Trabajadores del Apostadero de la Marina

1778	1782-1783	1786	1787	1792	1798	1809
97	115	250	167	146	117	635

Artillería

1782	1788	1789	1792	1796	1804	1808
62	45	22	37	46	37	36

Trabajadoras real fábrica de cigarros

1779	1785	1798	1804			
115	192	209	221			

Fuentes: elaboración del autor a partir de: Archivo General de Indias (AGI), Sección Estado, leg.54, exp.4, fs.1r.-4v.; Sección Mapas y Planos, leg.217; AGN, SC, Miscelánea, t.120, doc.6, fs.21r.-30v.; AGN, SC, MM, t.3, doc.58, fs.801r.-821v., y doc.59, fs.822r.-860v.; t.5, doc.7, fs.129r.-133v.; t.8, doc.34, fs.606r.-610v.; AGN, SAA I-16, Guerra y Marina (GM), caja 23, carpeta 6, fs.235r.-248r., 266r.-268r., 286r., 323r.; caja 24, carpeta 8, fs.150r.-

171v.; caja 28, carpeta 1, fs.54r.-57v.; caja 42, carpeta 9, fs.468r.-493v.; caja 44, carpeta 3, fs.108r.-110v.; caja 46, carpeta 2, fs.211r., 215r., 227r., 230r.; caja 52, carpeta 4, fs.637r.; caja 56, carpeta 2, fs.676r.-776r.; caja 59, carpeta 1, fs.675r.-791v.; caja 72, carpeta 3, 477r.-480r; caja 85, carpeta 1, fs.15r.-16v.; caja 90, carpeta 1, fs.4r., 7r., 8r.; caja 100, carpeta 2, fs.288r.-290v., y fs.460r.-469r.; Archivo General de Simancas, Sección Secretaría de Estado y Despacho de Guerra, leg.7236, exp.9; leg.7239, exp.20; leg.7240, exps.21 y 41; AGN, SAA-II, 7, Administración de Tabacos, caja 2, Informes, carpeta 2, fs.23r.-26v.; AGN, SAA-II, 7, Administración de Tabacos, caja 1 Nóminas, Carpeta 2, fs.2r.-113r.; AGN, SAA-II, grupo 7, Administración de Tabacos, caja 73 Informes, carpeta 1, fs.3r.-17r.; AGN, SAA-II, grupo 7, Administración de Tabacos, caja 1 Nóminas, Carpeta 2, fs.2r.-17r.; AGN, SAA-II, grupo 7, Administración de Tabacos, caja 2 Informes, carpeta 1, fs.94r.-96r.

La continua demanda de trabajadores para las obras de defensa tuvo varios efectos en la sociedad y en el mundo laboral de esta ciudad. El primero fue en las ocupaciones y en el sustento de los hogares. Para hacernos una idea de ese efecto debemos comparar la cifra del total de los hombres ocupados comprendida en el censo de población de 1777, con las cifras de los que trabajaban en los sistemas defensivos contenidas en los listados de pagos de jornales por esos años. Según aquel censo, el total de hombres de cuatro de los cinco barrios de la ciudad era 4.392. Ateniéndonos a las edades para prestar el servicio miliciano (15 y 54 años) de esa cifra, 2.162 hombres, el 49,2% del total de la población masculina, estaban incluidos en las edades aptas para trabajar[25]. En ella no incluimos a los condenados a trabajo forzado y a los esclavos del rey que en su mayoría trabajaban en las canteras para las fortificaciones. Las cifras de los trabajadores libres de los sistemas de defensa correspondientes a 1782 contenidas en el cuadro 3-1, indican que el total de hombres empleados ascendía a 771, cantidad que representaba el 36% del número total que hemos indicado como la población masculina potencialmente en capacidad de trabajar. Si contabilizamos a los hombres libres cabezas de familia (registrados como casados) que aparecen en el censo de 1777, el total de vecinos era de 1.794, correspondiendo a cada familia un cociente de 4 personas, para un total de 5.397 habitantes que en ese año dependían de los trabajos en los sistemas

defensivos, lo que equivalía al 39,4% de la población total de la ciudad. Y si continuamos haciendo ese ejercicio y sumamos las cifras de 1808-1809, da 1.354 trabajadores, representando el 8% del total de la población del estimativo de 17.000 habitantes que en 1805 calculó el ingeniero Manuel de Anguiano[26], y si cada uno tenía 4 personas a su cargo, el total era de casi el 32% de la cifra global estimada por ese ingeniero.

El segundo efecto fue la mejoría en los salarios de los trabajadores calificados vinculados a las labores en los sistemas defensivos de la ciudad durante el último tercio del siglo XVIII[27]. José Serrano Álvarez ha estudiado con detenimiento las inversiones en los sistemas de defensa de la ciudad durante los años de 1700 a 1788, descomponiéndolas por sectores (ejército, fortificaciones y marina), y diferenciado los gastos en obras y mantenimientos y los salarios de soldados, marineros y trabajadores. Durante ese lapso se invirtió un total de 43.500.000 pesos, y de esta suma el 70% se destinó a sueldos de soldados y salarios[28], lo que puede dar una idea de la irrigación de esos dineros entre los distintos sectores sociales vinculados a la defensa. La jerarquía entre los oficios y sus ejercitantes se expresaba en los jornales y en el nivel de vida. Por ejemplo, entre 1775 y 1802 los jornales de los maestros mayores de las maestranzas de artillería (armeros, carpinteros, herreros), de la marina (carpinteros de ribera, calafates) y de los talleres del Regimiento Fijo (armeros y herreros) estaban alrededor un promedio de 15 reales. Carpinteros, albañiles y patrones de embarcaciones percibían jornales de 8 reales. Canteros, carreteros y peones solo ganaban entre 3 y 4 reales al día, y los guardias de los almacenes de las maestranzas devengaban 3,5 reales[29].

Entre 1741 y 1797 los jornales de sobrestantes de fortificaciones habían subido un 400%; los de los maestros artesanos (albañiles, carpinteros) en un 100%; los jornales de los carpinteros de ribera y calafates se mantuvieron altos, multiplicando 450% los de los peones; los de los herreros y armeros de la

artillería, subieron en un 200% y 75% respectivamente. Así, los ingresos de los sectores de trabajadores calificados, cuyos salarios llegaron a multiplicar hasta por cuatro el jornal diario básico de un peón (era de 3 reales), les permitieron ciertas mejorías en sus niveles de vida[30], y los que combinaron esos ingresos con estilos de vida de corte estamental (vida decorosa y honrada, mejoría de la ubicación de la vivienda, comportamiento de buen vecino), pasaron a formar parte de los sectores medios de la ciudad[31]. Esto produjo contrastes en los niveles de vida de los trabajadores, pues los peones continuaron viviendo en los niveles mínimos de la subsistencia y en la marginalidad. Desafortunadamente la inexistencia de archivos notariales y de las alcaldías y Cabildo de ese entonces, nos priva de conocer otros detalles como la compra de viviendas y la posesión de esclavos, lo que nos daría un panorama más detallado sobre estos artesanos notables.

La tercera consecuencia de estas formas concentradas de trabajo se dio sobre los pequeños talleres artesanales, a los que debieron extraer muchos maestros y oficiales, y, como corolario, muchos trabajadores debieron promoverse por fuera de los habituales mecanismos de la estructura gremial. Al menos eso es lo que saca en limpio al comparar los oficios registrados en el censo general de la ciudad de 1777[32] y en los censos de artesanos de los cinco barrios realizados en 1780[33], con los listados de pagos de jornales a los trabajadores de las fortificaciones y del apostadero[34]. Así, los censos de 1777 de 4 los 5 barrios que integraban la ciudad señalan la existencia de 17 herreros en toda la ciudad. Sin embargo, cuando cruzamos la información de esos censos con la de los artesanos milicianos y matriculados de la mar de 1780 del barrio de Getsemaní, lo que queda a la vista es que en este había 30 herreros, y de esta cifra 22 trabajaban en los talleres de herrería situados en la calle próxima al apostadero de la marina[35]. Otro tanto podemos decir de los carpinteros de ribera y calafates. Según el

censo de 1777 en la ciudad había 22 carpinteros de ribera y 15 calafates. Pero los listados de 1782 de pago de jornales a que los que trabajaban para el apostadero, las fortificaciones y en el taller de la artillería, muestran que en el primero trabajaban hasta 92 carpinteros de ribera[36], en las fortificaciones laboraban 17 herreros[37], y en la artillería se empleaban 14 armeros[38]. Si entramos en mayores detalles veremos que en el barrio de Getsemaní (sede del apostadero) creció el número de los ejercitantes de los oficios vinculados a la reparación de embarcaciones. Por ejemplo, el listado de 1780 de los artesanos milicianos y matriculados de la mar contiene 22 carpinteros de ribera, 14 herreros,10 calafates y 16 pintores[39]. Y un listado de 1797 de individuos aptos pero exonerados de prestar el servicio miliciano registró a 66 carpinteros de ribera, 45 calafates, 28 pintores[40].

Este incremento -y este es el cuarto efecto- también debió afectar al trabajo organizado bajo el modelo gremial, cuya fortaleza estaba asociada a los pequeños talleres que garantizaban la autonomía del artesano. Pero en las grandes concentraciones laborales demandadas por las autoridades para obras de carácter público, los maestros perdían cierta margen de autonomía, los controles de los administradores eran más fuertes, y por tanto el gremio no era un recurso que pudiera operar en condiciones favorables[41]. Por lo que conocemos sobre la vida artesanal de otras ciudades hispanoamericanas[42], puede inferirse que las labores en los sistemas defensivos otorgaron un lugar prominente a los maestros mayores de oficios vinculados directamente a esos trabajos y por encima de lo que había sido las posibles tradiciones institucionales gremiales.

En efecto, para ciertos oficios el Cabildo de la ciudad elegía anualmente a los maestros mayores para que fungieran como veedores en obras de uso público, en construcciones particulares[43]. De igual forma, el gobernador militar y civil nombraba a los maestros mayores de carpinteros de ribera y de calafates

para que examinaran y dirigieran los trabajos de reparación de las embarcaciones. Estos cargos podían ejercerse por varios años, hasta que, por muerte del maestro, el gobernador procedía a designar a otro maestro para el cargo. Por ejemplo, en 1734 se designó al carpintero de ribera Nicolás Fernández Galán, maestro mayor de la maestranza de calafates y carpinteros de ribera de Cartagena, cargo en el que se mantuvo hasta 1768. En 1761 el comandante del apostadero de la marina designó para capitán de maestranza de carpinteros y calafates a un teniente de navío entendido en esos oficios por considerar que no había artesano apto para desempeñar ese cargo[44]. Pero en 1768, fue el gremio de esos oficios los que propusieron un candidato, el que fue ratificado por el gobernador de la plaza[45].

Al parecer esto cambió cuando desde los años de 1770 se fortalecieron las actividades del apostadero de la marina, contando con sus propios maestros mayores en pintura, calafatería, carpinteros de ribera, velámenes de barcos y motonería, los que estaban al frente de sus respectivas maestranzas. Además, por disposición real los barcos traían a sus calafates y carpinteros de ribera, y algunos oficiales sabían de reparaciones de las naves, y durante la estadía en tierra estos artesanos embarcados podían desplazar a los maestros locales, convirtiéndose en otro factor de desestabilización de la vida gremial[46], Las consecuencias de este desplazamiento de los gremios aún no han sido investigadas, aunque al igual que en otras ciudades hispanoamericanas la vida gremial se prolongara a través de prácticas laborales, sociales y culturales[47]. Ahora bien, esto no es incompatible con el hecho de que en el espacio urbano las relaciones y la cultura laboral estuviese mediada por el mundo artesanal con su jerarquía de maestros, oficiales y aprendices, sus formas de promoción laboral y las ascendencias de los maestros sobre el resto de los trabajadores. En otros términos, cuando pasamos de los niveles institucionales de los gremios a sus implicaciones sociales y culturales, no cabe duda de que,

aunque aquellos no existieran como mecanismos de encuadre institucional para regir las formas de promoción en los diversos oficios, la cultura gremial[48].

Los logros en materia laboral (ocupación y jornales) entraron en crisis a partir de 1808, cuando empezó a disminuir el flujo de dineros para el apostadero de la marina y para las obras de fortificaciones debido a los problemas del imperio causados por los gastos demandados por las continuas guerras y por la invasión francesa a la península ibérica. Según los estudios de Adolfo Meisel, en 1809 y en 1810 el situado que le llegaba a Cartagena con destino a la defensa militar cayó en un 21% y 65% respectivamente con relación a 1808[49], lo que era catastrófico para una ciudad cuyas cajas reales dependían en casi un 60% del dinero que le tributaban otras provincias de la Nueva Granada y de otros virreinatos[50]. Las consecuencias inmediatas fue la parálisis de los trabajos en los sistemas defensivos, el cese laboral de muchos trabajadores, el no pago de sus jornales y de los contratos de los asentistas[51], el deterioro de los barcos guardacostas, la caída de la demanda de los trabajos de los maestros y de la producción de los talleres artesanales.

Pero la perdida de los privilegios del apostadero de la marina fue lo que más afectó a un importante sector de trabajadores. Desde finales del siglo XVIII se intensificaron los conflictos entre los comandantes y administradores del apostadero, las autoridades ordinarias de la ciudad y miembros de las elites de esta. Los comerciantes, que controlaban parte del gobierno ordinario de Cartagena empezaron a quejarse por los gastos que demandaba mantener la pequeña flota de guardacostas, y de los privilegios que disfrutaban los oficiales administradores de la marina. El gobernador de la plaza, los ministros de las Reales Cajas, el Tribunal de Cuentas de Santa Fe de Bogotá y hasta los patricios de la ciudad, continuamente se quejaban contra la autonomía que tenía el apostadero para invertir los dineros del situado o de las Cajas Reales de la ciudad. Pese a

que se trataba de asuntos reglados por reales cédulas, todos acusaban a la marina de representar gastos exorbitantes y en muchas ocasiones onerosos[52].

Cuando en septiembre de 1810 una junta asumió el gobierno de la ciudad y su provincia, se procedió a reformar la marina, disminuyendo el número de barcos guardacostas y de los oficiales asignados al apostadero, extinguiendo la matrícula de marineros por considerarla muy onerosa para las actividades productivas de la provincia, los privilegios solo permitían a los matriculados pescar en el mar y en los ríos, y la reserva que se habían abrogado las autoridades de la marina sobre grandes extensiones de los bosques de maderas aptas para la construcción y reparación de embarcaciones[53]. Pero las principales medidas estuvieron dirigidas a reducir su tren administrativo y a suprimir su autonomía financiera. También empezaron a demandar del tesorero de la marina informes detallados de los gastos, la cancelación de los sueldos de los oficiales, una reducción drástica de la nómina, y la entrega de fondos y documentación a los funcionarios de las Cajas Reales de la ciudad[54].

Los efectos de esta crisis los sintieron los trabajadores en los enganches laborales y en sus jornales, pues de haber subido estos en proporciones significativas durante la segunda mitad del siglo XVIII, luego de la crisis del imperio iniciada en 1808 retrocedieron hasta en un 30%. A esto se sumaba el que desde comienzos del siglo XIX aumentó de forma desproporcionada los costos de los productos de primera necesidad. Si comparamos los precios de los víveres durante los años comprendidos entre 1761 y 1808, se observa que hasta 1794 existió una estabilidad en los valores de los alimentos, para luego iniciar un paulatino proceso alcista que se aceleró de 1804 en adelante. En algunos productos los aumentos empezaron desde antes. Por ejemplo, a partir de 1797 el precio de la carne aumentó, y ya en 1804 costaba 300% con relación al valor que tenía en las

postrimerías del XVIII. Entre 1803 y 1808 el precio de la fanega de maíz subió en un 25%, y el del arroz en un 100%[55].

El artesanado bajo la república

Fue en estas condiciones que llegaron los trabajadores de Cartagena de Indias a la primera fase del conflicto de la Independencia (1811-1815), y aunque la reconquista española (1815-1821) restableció los privilegios presupuestales del apostadero, la crisis fiscal[56] imposibilitó que volviera a ser el de antes en cuanto a la disponibilidad financiera y la contratación de mano de obra. Podría suponerse que los trabajadores del apostadero se favorecieron con la llegada de los 49 barcos que transportaron a la expedición dirigida por Pablo Morillo[57], los que debieron necesitar reparaciones. Pero la armada española trajo sus calafates, carpinteros de ribera, herreros, veleros y fabricantes de motones (poleas utilizadas en los cordeles de los barcos). Y para mediados de 1816, solo 10 embarcaciones permanecían en Cartagena[58]. Estaban exhaustas las cajas reales de las ciudades y villas de la Nueva Granada, y el apostadero de la marina no podía recibir los grandes aportes presupuestales que se le había entregado hasta 1808. Ahora todo era a cuenta gotas, y pese a que los comandantes del apostadero exigían dineros para cubrir las necesidades más perentorias, era muy poco lo que podían esperar. A duras penas se les entregaban el costo de las raciones diarias de alimentación, y los sueldos atrasados de la oficialidad y la marinería[59].

Los avances realizados por los militares patriotas entre los años de 1819 y 1821 obligaron a los ejércitos realistas a concentrarse en las ciudades marítimas, y la guerra naval adquirió importancia. Luego del triunfo definitivo de la independencia, el temor a una posible expedición militar española que se armaría en Cuba y Puerto Rico también obligó a intentar fortalecer la naciente armada colombiana. Y de igual forma, las fortificaciones continuaron desempeñando una función

fundamental en la estrategia militar de los primeros años de la república[60]. Sin embargo, el mantenimiento de estas se intentó hacer mediante un impuesto expedido por Simón Bolívar en 1828 sobre consumo de carnes en Cartagena, el que estuvo vigente hasta 1833[61]. Entre 1819 y 1823 la armada de Colombia pasó de 5 a 19 barcos (6 corbetas, 7 bergantines y 6 goletas), y a 45 cañoneras que cuidaban las desembocaduras de los ríos[62]. En 1826 el número de embarcaciones era de 18, más 13 pailebotes cañoneros, y 250 marineros extranjeros prestaban servicio en los barcos[63]. Pero a finales de ese año, por orden de un decreto del presidente Simón Bolívar, se redujo el número de barcos solo a 4 con el propósito de hacer ahorros, ordenándose desarmar a los demás y a reducir de forma drástica al personal[64]. Para 1833 contaba con 2 goletas, 4 pailebot y 3 flecheras, con 28 oficiales[65]. En 1839 el número de embarcaciones era de 9, atendidas por 36 oficiales y 104 marineros[66]. Luego, en 1845, solo quedaban 5 goletas, las que se habían comprado en 1841[67]. Durante esos años los barcos de guerra estaban destinado al servicio del correo, y en 1846 fue suprimida la marina nacional, pues en 1847 el Secretario de Guerra informaba al congreso que, "La supresión de la marina de guerra no ha ofrecido inconvenientes, pues el servicio de correos marítimos á que estaba destinada preferentemente se ha hecho con bastante regularidad y a poco costo por buques mercantes"[68].

Varias razones explican esta tendencia. La primera es del orden presupuestal de la naciente república y la supresión del situado. La segunda tuvo que ver con la apertura del comercio colombiano a todas las naciones y, por tanto, la reducción de la necesidad de mantener una marina de guerra. La tercera fue la reducción del peligro de guerras en el mar Caribe. Por último, el establecimiento del libre comercio que colocó las esperanzas en los barcos mercantes. Cifras parciales sobre movimientos de barcos indican que se incrementó la presencia de particulares en los puertos colombianos. Aunque no sa-

bemos las características de estos, las cifras de la Secretaría de Hacienda indican que entre 1837 y 1840 entraron 1.227 barcos nacionales y 1.003 extranjeros. Y salieron 1.207 y 944 respectivamente. Es posible que en estas cantidades se haya incluido barcos que realizaron varios viajes[69]. Sería de suponer que con la intensificación del número de barcos que arribaban a los puertos, las reparaciones debieron de ser constantes y que debieron incidir favorablemente en la demanda de trabajadores. Sin embargo, el apostadero había dejado de prestar ese servicio[70], el que debió quedar sometido a la libre contratación. Sin embargo, carpinteros de ribera, calafates y herreros no contaban con los dispositivos que demandaban esas labores, por lo que los capitanes de barcos preferían ir a La Habana o a Jamaica.

Los aportes presupuestales para el apostadero, al igual que para el mantenimiento de las fortificaciones se redujeron con el transcurso de los años. En el cuadro 3-2 comparamos los presupuestos de finales de la colonia con los de la primera mitad del XIX en fortificaciones y en el apostadero de la marina. Lo que muestra la tabla es que durante el siglo XVIII las inversiones en la armada de Cartagena se fueron incrementado en proporciones significativas. Según los datos recogidos por el historiador José Serrano Álvarez, las inversiones en las fortificaciones de Cartagena crecieron de la siguiente manera: entre 1700 y 1739, el promedio anual en fortificaciones aumentó 655 veces, y entre 1700 y 1809 las inversiones en el Apostadero se multiplicaron 302 veces.

Cuadro 6
Comparación presupuestos invertidos en sistemas defensivos de Cartagena, 1700-1854

Presupuestos anuales en promedios invertido durante la Colonia, 1700-1809			
Fortificaciones		Marina	
Años	Promedio anual invertido (pesos)	Años	Promedio anual invertido (pesos)
1700-1739	16.000	1700-1752	1.264
1740-1772	63.000	1753-1772	73.211
1773-1788	103.000	1773-1788	162.500
		1796-1799	349.000
		1806-1809	38.500

Presupuestos (pesos) anuales aprobados e invertidos durante la República, 1831-1854								
Fortificaciones			Marina					
Años	Aprobado	Invertido	Años	Aprobado	Invertido	Años	Aprobado	Invertido
1831		18.506	1831		36.269	1842/3	175.039	
1832/3		4.865	1832/3		82.704	1844/5	126.066	65.118
1833/4		11.599	1833/4	229.609	65.864	1845/6	118.985	24.131
1834/5		5.844	1834/5		74.486	1846/7	9.329	9.910
1836/7	9.774		1835/7	183.510		1847/8	9.789	11.839
1837/8	9.179		1836/7	297.142		1848/9	8.672	8.432
1840/1	8.502		1837/8	265.489	40.707	1849/0	9.625	9.675
1838/9	10.410	8.079	1838/9	229.573		1850/1	9.625	9.625
1839/0	8.502		1839/0	203.276	63.615	1851/2	9.625	9.625
1846		21.786	1840/1	162.728		1852/3	9.625	9.625
			1841/2	178.086		1853/4	6.825	2.497

Fuentes: elaboración del autor a partir de: J. Serrano, *Fortificaciones y tropas*, pp. 246-247, 276-277; *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias*, pp. 181, 196-197, 200-201, 208-209; AGN, SAA I-16, GM, caja 62, carpeta 1, ff.402r., 465r.; caja 73, carpeta 6, ff.983r., 985r.; caja 74, carpeta 8, f.760v.; caja 78, carpeta 11, f.778r.; caja 78, carpeta 12, f.778r.;

caja 78, carpeta 13, ff.783r.-825r.; caja 93, carpeta 12, ff.190r.-244v.; caja 102, carpeta 11, f.224r.; AGN, SC, Virreyes, t.6, doc.27, f.1232r.; AGN, SC, MM, t.47, doc.31, f.447r.; AGN, SC, Miscelánea, t.100, doc.38, f.631r.; *Exposición que el Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda presenta a la Convención sobre los Negocios del Departamento, año de 1831*, Bogotá, 1831, p. 46; *Exposición que hace al Congreso de la Nueva Granada en 1833 el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina*, pp. 35, 50; *Exposición que hace al gobierno constitucional de la Nueva Granada, el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda*, Imprenta de B. Espinosa, Bogotá, 1834, p. 40; *Exposición que hace al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1835, el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda*, Imprenta de Nicomedes Lora, Bogotá, 1835, p. 56; *Exposición que hace al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1836, el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda*, Imprenta de Nicomedes Lora, Bogotá, 1836, p. 27; *Codificación Nacional, tomo V, 1833, 1834 y 1835*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1925, p. 556-561; *Codificación Nacional, tomo VI, 1836 y 1837*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1925, pp. 182-183, 187-189, 366-370; *Codificación Nacional, tomo VIII, 1838, 1839 y 1840*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1926, pp. 119-120, 132-137, 366-371, 589-590; *Codificación Nacional, tomo IX*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1927, p. 410; *Codificación Nacional, tomo X, 1843 y 1844*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1928, 590-591; *Codificación Nacional, tomo XI, 1844 y 1845*, Bogotá, Imp. Nacional, 1928, pp. 55-56, 590-591; *Codificación Nacional, tomo XII, 1847*, Bogotá, Imp. Nacional, 1928, pp. 96, 106; *Codificación Nacional, tomo XIII, 1848 y 1849*, Bogotá, Imp. Nacional, 1928, pp. 471; *Codificación Nacional, tomo XIV, 1850 y 1851*, Bogotá, Imp. Nacional, 1929, pp. 478, 646; *Exposición que hace al Congreso de la Nueva Granada en 1833 el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina*, Imprenta de B. Espinosa, Bogotá, 1833, pp. 40-41, 43; *Exposición que hace el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda sobre los negocios de su Departamento, al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1839*, Imprenta de B. Espinosa, Bogotá, 1939, pp. 49-52, BNC, fondo Vergara 264, pieza 2; *Exposición que hace el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda sobre los negocios de su departamento al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1841*, p. 21; *Informe que presenta el Intendente General de la Secretaría de Guerra y Marina al Secretario de Guerra*, Imprenta de José A. Cualla, Bogotá, 1846, pp. 18, 20. BNC, fondo Pineda 494, pieza 24; *Informe del Intendente General a la Secretaría de Guerra*, Imprenta de José A. Cualla, Bogotá, 1846, p. 18. BNC, fondo Pineda 494, pieza 25; AGN, SR, Archivo Restrepo, Serie Hacienda Pública, Presupuestos Nacionales, V.8, rollo 44, ff.63r., 81r., 134r., 144r., 211r., 273r..318r., 332r, 353r., 358r., 370r., 390r., 393r., 414r., 424r., 434r., 482r.

Al comparar las inversiones coloniales con las realizadas durante los primeros decenios de la república se observa una caída de las cifras, lo que permite inferir sus posibles consecuencias en la contratación de trabajadores. Así, de los 229.609 pesos que se destinaron en 1833, solo el 11% era para los trabajos de reparaciones de las embarcaciones[71]. De los 40.070 pesos que se invirtieron en 1837-1838, solo el 2,5% se destinó al pago de jornales de las maestranzas de carpinteros de ribera

y calafates[72]. Y de la cifra de 1846 se destinaron 21.786 pesos para reparaciones y sueldos del personal que custodiaba las fortalezas, y para la marina la suma de 60.070 pesos, incluyendo en esta los salarios de oficiales, marinos y administración del apostadero, y también para contratar mano de obra[73]. Además, una cosa era el presupuesto nominal aprobado por el Congreso y otra cosa era el invertido. De 1847 en adelante las inversiones solo se destinaron al pago de las pensiones de oficiales de la marina retirados y una pequeña contribución para la Escuela Náutica de Cartagena. Esto contrasta, por ejemplo, con la suma destinada en 1808 para jornales de trabajadores, la que representó el 23,4% del total del total del presupuesto ejecutado que ascendió a 232.057 pesos[74]. Y el presupuesto nominal de 1809 asignó el 20,1% para el pago de jornales de tripulaciones, rondines de guardia, maestranzas y artesanos asentistas[75]. Además, a diferencia de la colonia, bajo la república el apostadero no asumía los jornales de las maestranzas de calafates, carpinteros de ribera y de veleros. El apostadero solo ajustaba con maestros especialistas en esos ramos y les entregaba los materiales, y a su vez estos asumían los contratos del personal y sus jornales. A eso se agrega el hecho de que el naciente Estado republicano optó por contratos eventuales con particulares por creer que esta modalidad era más rentable para el fisco nacional[76].

El personal de los talleres de la artillería también se vio sacrificado. Desde los años de 1770 este cuerpo de armas había contado con un maestro mayor de montajes de artillería, un maestro armero, sargentos de fundición y de fragua, cabos de maestranzas y obreros en distintos oficios. En el cuadro 3-1 presentamos cifras de trabajadores para algunos años comprendidos entre 1782 y 1808. Para este último año el nuevo reglamento de artillería para Indias e Islas Canarias había especificado el número de trabajadores que debía integrar la maestranza de ese cuerpo militar.[77] Sin embargo, en 1829

el gobierno del Departamento del Magdalena e Istmo (comprendía las provincias neogranadinas bañadas por el mar Caribe) reglamentó este ramo militar, y consideró que la cantidad de operarios debía reducirse en razón de los problemas de presupuesto, falta de materiales, por las importaciones que se hacían de otros países, y la reducción del área geográfica que cubría el cuerpo de artillería de Cartagena[78].

Como se puede observar, se trató de una crisis laboral de significativas proporciones. Entre los oficios artesanales más lesionados estuvieron los ligados a la reparación de embarcaciones (carpinteros de ribera, calafates, veleros, herreros, fundidores). Un proyecto de ley de 1823 sobre arsenales de la marina, contempló que el apostadero de Cartagena solo contrataría "Los peones que se han de admitir al trabajo en el arsenal será en proporción del que haya de ejecutarse en cada semana cálculo del ayudante subinspector según las órdenes que hubiere recibido"[79]. Y en los presupuestos de 1835, 1836 y 1837 solo destinaba una corta partida para la contratación eventual de 25 carpinteros de ribera y calafates para los trabajos que hubiera que realizar[80]. Así, en 1835 el recorrido de las costuras de las cajas de las cintas de una goleta, tapar las goteras de la cubierta, y ajustar los palos de las velas se hizo con 11 calafates, subcontratados por el maestro de calafatería[81]. Se suprimió el sistema de los maestros artesanos asentistas de herrería, pintura, motonería y velas, y las necesidades de herrajes para barcos y de la artillería eran satisfechas mediante las importaciones desde Jamaica[82], y en manos de los herreros locales se dejaba la producción de objetos menores[83]. Y a pesar de que se seguía rigiendo por las ordenanzas de la marina española de 1793 y 1802[84], el tren administrativo también se redujo de manera significativa.

Esta crisis se expresa de forma clara en la contabilidad de las ocupaciones. El cuadro 3-3 registra cifras de ejercitantes de algunos oficios correspondientes a los censos de 1777 de

cuatro de los cincos barrios que componían el recinto amurallado, los de artesanos de 1780, y los listados de pagos de jornales en los trabajos de fortificaciones y del apostadero de la marina. Los mencionados censos contienen. El listado de 1797 de individuos aptos pero exonerados de prestar el servicio miliciano[85]. Y el censo de 1846 del distrito de Cartagena.

Cuadro 7
Comparación oficios ligados al apostadero de la marina, Cartagena, 1777-1846

Oficios	1777-1780	1786	1797-1798	1846
Barqueros y marineros		184	466	300
Carpinteros de lo blanco	126	12		77
Pintores	32	10	28	8
Carpinteros de ribera	22	112	66	
Herreros	35	37	42	23
Calafates	15	80	45	10
Tallistas	11	7		
Torneros	7	10		
Armeros	8	12	23	3
Hojalateros	3	2	5	9
Toneleros		5	9	5
Veleros		13	15	
Totales	259	484	759	435

Fuentes: elaboración del autor a partir de AGN, SC, Miscelánea, t.31, doc.8, fs.148r.-154v., y doc.39, 1014r.-1015v.; AGN, SC, CVD, t.6, doc.36, fs.259r.-260v.; doc.72, 615r.-619v.; AGN, SC, MM, t.48, doc.32, fs.725r-734r.; t.8, doc.37, fs.703r.-709v.; AGN, SR, Gobernación-Cartagena, t.48, fs.829-840; AGN, SC, Virreyes, t.6, doc.27, fs.1229r.-1231r., 1233r.; AGN, SC, MM, t.47, doc.31, fs.481r.-483r., 485r., 489r., 481r. y v.; AGN, SAA I-16, GM, caja 42, carpeta 9, fs.468r.-493v.; caja 48, carpeta 11, fs.890r.-930v.; caja 56, carpeta 2, fs.676r.-776r.

Las cifras comparadas muestran que para mediados del siglo XIX los oficios ligados a la defensa habían perdido protagonismo laboral en la ciudad, y que ahora era posible que a los

carpinteros de ribera se les registrara como formando parte de los carpinteros en general, de lo que a finales de la colonia se le conocía como "carpinteros de lo blanco", para distinguirlos de los carpinteros especializados en la reparación de las embarcaciones[86]. El mejor indicador de las difíciles condiciones de vida de los artesanos era la escasa capacidad de ahorro y de endeudamiento como se comprueba en los balances semestrales de la Caja de Ahorro de la provincia, en los que las sumas prestadas a los menestrales ocupan el penúltimo lugar, sólo aventajando a los labriegos[87].

En fin, la lucha por establecer la república afectó a los artesanos cartageneros y momposinos por la alta cuota de vidas con que contribuyeron para alcanzar ese objetivo ya que buena parte de los soldados rasos y de los mandos medios del ejército republicano eran menestrales o descendientes de estos, como se puede ver en los listados de los cartageneros que formaron parte de las milicias[88]. A esta disminución de fuerzas se unió el estado de ruina y miseria pronunciada por la que atravesaron estas ciudades durante buena parte del siglo XIX, debido a situaciones peculiares como el cambio de curso del río Magdalena que lesionó la economía y al artesanado de Mompox, las continuas guerras civiles y el liberalismo económico que permitió la introducción de mercaderías que competían con la producción artesanal (orfebrería, herrería y ebanistería momposina).

Contemporáneos de la época fueron conscientes de lo que había traído la república para Cartagena y reclamaron el rediseño de las políticas económicas para seguir adelante. En 1838 Juan José Nieto escribía lo siguiente:

> Si la prosperidad de Cartagena como aseguran los señores del informe, es cierto que dependía absolutamente de que el gobierno español la había hecho el único punto abierto para el comercio, de la permanencia de una gruesa guarnición, del movimiento continuo de los talleres de guerra, arsenales, artillería e ingenieros y de las frecuentes remesas de

dinero que venían de México y del Perú... Sería muy desgraciada una nación si extinguido el móvil primordial de su progreso, no procurase para reemplazarlo, descubrir los otros medios que están al alcance de la civilización y de la industria, antes que con una indolente impasibilidad se deje desprender a su entera rutina[89].

El artesanado en el mundo rural

En el resto de las poblaciones de la región el artesanado del siglo XIX no recibió una herencia significativa del periodo colonial al tratarse de pequeñas localidades que en los inicios de la República no promediaban los 1.000 habitantes, las que se reproducían gracias al autoabastecimiento que proveía la unidad familiar. Además, desde el punto de vista de sus condiciones físicas estaban hechas “a la usanza del país”, como reza en muchos documentos notariales de ese siglo, es decir de “enea, madera y barro”; fue bien avanzado esa centuria cuando empezaron a aparecer las primeras casas de mampostería. A partir del último cuarto de ese siglo la situación comenzó a variar para algunos de estos pequeños poblados, los que se vieron favorecidos por su estratégica ubicación en los nuevos circuitos mercantiles que se crearon con la República, favorecidos con el despegue de las exportaciones de tabaco, quina y añil, y luego del café. Aquellos fueron adquiriendo alguna vida comercial gracias al tráfico y depósito de mercaderías, atrayendo migraciones que ampliaron la demanda de la producción artesanal. En consecuencia, el crecimiento demográfico, económico y urbano, y la complejidad que fue adquiriendo la vida social, presionaron la demanda sobre los objetos útiles para el diario vivir que elaboraban las manos de los artesanos con materias primas nativas (con excepción de hierro y metales preciosos), en pequeños talleres familiares, que a diferencia de las formas fabriles, se caracterizaba por su reducido número de trabajadores, escasa división del trabajo en el proceso

productivo y mínima tecnificación, lo que hacía de este trabajo una actividad fundamentalmente manual.

En esta tardía reconfiguración de los oficios también pesaron factores de orden demográfico, comercial, comunicación y los hábitos de consumo de la mayoría de la región. La pobre densidad demográfica repartida mayoritariamente en formas de poblamiento dispersos y semi-dispersos, al tiempo que el escaso número de habitantes de las poblaciones concentradas, el aislamiento de estas, el exiguo desarrollo de la economía de mercado y el precario atraso de la economía monetaria, unidos a las formas frugales de vida caracterizadas por la sencillez y el estrecho abanico de necesidades, permiten pensar en unas condiciones poco favorables para el desarrollo del artesanado costeño durante buena parte del periodo estudiado. El fortalecimiento de este grupo dependía de una economía estable o en crecimiento y gracias a la diversificación de la sensibilidad y de la demanda de los sectores altos de la sociedad y de capas medias. En consecuencia, una economía pobre y una sociedad de corte tradicional como la costeña del siglo XIX no era el terreno propicio para que se desarrollara un vigoroso sector de artesanos con posibilidades de movilidad social como sí ocurrió en otras latitudes.

El contexto poblacional es un elemento clave en el estudio de las posibilidades de desarrollo del artesanado. Entre 1850 y 1905 la población de la región Caribe sólo representó el 11% del total nacional, siendo la principal característica de su poblamiento el aislamiento y los bajos niveles de concentración. En 1895 los dos departamentos de esta región contaban con 89 municipios (el 12% del total nacional), ocupando el quinto lugar entre las nueve regiones que integraban al país. La densidad demográfica de Bolívar era de 11 habitantes/kilómetro cuadrado y en el Magdalena de 5 habitantes/km^2., las más bajas de todas y por debajo del promedio nacional. Desde el punto de vista de las formas de poblamiento, en Bolívar 90.000

personas vivían en asentamientos urbanos, 170.000 en asentamientos semi-concentrados y 90.000 dispersos en el campo; en el Magdalena, 20.000 en la primera forma, 55.000 en la segunda y 90.000 en la tercera, ocupando ambos departamentos los últimos lugares. En la participación en la riqueza nacional también eran los departamentos más pobres, estando el Magdalena en el último lugar con el 1% del total nacional y Bolívar ocupaba la quinta posición con el 7% aproximadamente[90]. Cifras desiguales también existían entre los artesanos de esta región y los del resto del país. Según el censo poblacional y ocupacional de 1871, el sector artesanal del Estado Soberano de Bolívar representaba el 11% de su PEA, cifra reducida si pensamos que en los Estados de Antioquia, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Santander y Tolima constituía el 13%, 41%, 25%, 20,1%, 39% y el 27% en su orden[91].

El Magdalena Grande (actuales departamentos de la Guajira, Cesar y Magdalena) presentaba condiciones más difíciles para el desarrollo de los oficios artesanales. Según el censo de 1870 en su extenso territorio que medía aproximadamente 67.000 kilómetros cuadrados habitaban 85.255 personas (una densidad de 1,2 habitantes por kilómetro cuadrado), ocupando el último lugar entre los nueve Estados de la Unión Colombiana, con solo el 3% de la población nacional. En los años comprendidos entre 1825 y 1905, el Magdalena Grande fue la región con menor crecimiento demográfico con el 122,6%, mientras que Antioquia creció 760%, Cauca 386%, Tolima 277%, Cundinamarca 234%, Santander 173%, Boyacá 165% y Bolívar con el 155%[92].

Las cifras de algunos censos ocupacionales ilustran los problemas que para la demanda comercial representaba la realidad demográfica, social y ocupacional, a su vez pieza clave para determinar las posibilidades de crecimiento del artesanado, pues era la mayoría de la población costeña la que vivía formas de vida frugales y sencillas y relaciones tangen-

ciales con la economía monetaria y de mercado. Esta participación porcentual era válida tanto para las zonas agrarias que representaban casi el 90% del territorio del Caribe, como para la PEA de las provincias que contaban con las poblaciones más importantes, como se puede ver en el cuadro 3-4. No es lo mismo la importancia que tiene en una población altamente concentrada con varias decenas de miles de habitantes (por ejemplo, Lima en 1857 tenía algo más de 64.000 almas), a la que pueda tener en otros municipios que para la misma época no se acercaban a los 10.000 habitantes, pues Barranquilla sólo en 1882 estuvo un poco por encima de las 16.000 almas, Cartagena contaba con 11.975 personas y Santa Marta tuvo que esperar la siguiente centuria para alcanzar cifras de población de cinco dígitos (ver cuadro 1-3).

Situación similar se vivía en espacios urbanos importantes como Cartagena, Santa Marta, Mompox, Riohacha, los que vistos de conjunto en el siglo XIX registraron un bajo crecimiento en el número de sus habitantes en el periodo intercensal comprendido entre 1835 y 1905, si se le compara con el de nuevas poblaciones como Barranquilla, Magangué, Sincelejo, Ciénaga, Calamar, El Banco y algunos asentamientos ribereños del río Sinú como Lorica y Montería. Mientras que entre esos años Barranquilla multiplicó su población por 7,4 veces, Cartagena y Santa Marta solo lo hicieron por 2 y 1,6 veces como consecuencia de las crisis demográficas y económicas por las que atravesaron durante el segundo y tercer cuarto decimonónico. Sólo para el periodo intercensal 1905-1938 fue que el crecimiento entre los puertos de esta región se emparejó, pues Barranquilla creció 3,8 veces, Cartagena 3,6 y Santa Marta 3,5 veces. Pero entre los años extremos (1835-1938) Barranquilla multiplicó su población 28,4 veces, Cartagena 7,1 veces y Santa Marta 5,6 veces, como se puede deducir de la lectura del cuadro 3-4.

Cuadro 8
Actividades agrícolas y artesanales en el Bolívar Grande 1871-1912

Años	**Jurisdicción**	**Población Económicamente Activa (PEA)**	
		Agropecuarias	Artesanos
1870	Provincia de Mompox	71,1%	9,8%
1870	Provincia de Magangué	80,7%	6,2%
1871	Provincia de El Carmen	91,5%	2,3%
1871	Provincia de Sabanalarga	76,0%	4,4%
1871	Provincia de Barranquilla	46,8%	15,7%
1871	Provincia de Corozal	84,2%	4,0%
1871	Provincia de Chinú	71,0%	13,6%
1872	Provincia de Cartagena	69,0%	18,3%
1872	Provincia de Lorica	83,2%	4,3%
1873	Provincia de Sincelejo	83,8%	5,0%
1875	Total Estado de Bolívar	70,0%	11,0%
1912	Distrito de Barranquilla	6,2%	23,3%
1912	Distrito de Cartagena	18,0%	42,2%

Fuentes: elaboración del autor con base en BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 5 de febrero de 1870; 9 de mayo de 1871; febrero 12 de 1871; septiembre 10 de 1871; enero 22 de 1871; marzo 12 de 1871; enero 8 de 1871; enero 7 de 1872; febrero 4 de 1872; marzo 17 de 1874; BNC, *El Promotor*, Barranquilla, mayo 1 de 1875 (este censo hace referencia al distrito de Barranquilla, integrado por esa ciudad y las agregaciones de Sabanilla, Camacho, Sabanillita, La Playa, Boca de Caña y Juan Mina, distrito que para 1870 contaba con una población de 11.595 habitantes); Ministerio de Gobierno, *Censo general de 1912*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1912, pp. 81 y 95.

En ese contexto poblacional, económico y social marcadamente agrario, las actividades económicas y la vida social de las concentraciones urbanas estaban ligadas al campo circundante, aspectos que influían en las características de la demanda y las posibilidades de desarrollo de los oficios. Por otra parte, el campesinado ganadero llevaba una vida semi-trashumante acorde con los periodos de lluvias y sequías que caracterizan el año

climático de esta región, lo que incidía en formas frugales de vida y en consecuencia un escaso nivel de consumo porque las elementales cosas con que se iniciaba un hogar eran auto-proveídas. En 1875 el gobernador de la provincia de Sabanalarga describió sucintamente estas formas de vida así: "El progreso material en estos pueblos es lento. En unos, sus moradores viven exclusivamente del producto de sus labores que apenas les alcanza para satisfacer sus necesidades de primer orden, y allí el adelanto de la riqueza es ninguno"[93].

Reformas liberales, crisis y contextos locales

Las reformas liberales de mediados del siglo XIX tuvieron un doble efecto sobre el artesanado del Caribe colombiano. Por un lado, la apertura del país al comercio internacional permitió el arribo de mercaderías extranjeras, las que compitieron con la producción de algunos talleres nativos llevando a sectores de trabajadores a elevar representaciones ante las autoridades regionales y nacionales en protesta por la competencia ruinosa. Por otra parte, gracias al comercio libre y al fortalecimiento de la industria del transporte (navegación a vapor y los ferrocarriles de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta), arribaron técnicos y artesanos extranjeros (mecánicos, herreros, ebanistas, latoneros, fundidores, maquinistas) que innovaron los oficios y ayudaron a consolidar otros que ya existían en el medio al tiempo que difundieron nuevos conocimientos y nuevas herramientas.

La historiografía sobre el tema muestra que la petición de protección fue recurrente en el país desde el decenio de 1830 en adelante, y la documentación hasta ahora conocida señala que a pesar de que los artesanos de la Costa Caribe no fueron ajenos a esta demanda, sus protestas no alcanzaron los niveles ni la intensidad que tuvieron en el interior durante el crucial periodo entre 1849 y 1854. Sabemos que entre 1849 y 1850 los artesanos de Cartagena presentaron solicitudes al Congreso

nacional para que se establecieran aranceles proteccionistas[94]. Es posible que las expresiones de protestas se vieran frenadas por la catástrofe demográfica producida por la epidemia del cólera morbo entre junio de 1849 y enero de 1850 (ver cuadro 1-3). Esta afectó a la población urbana de la Costa Caribe, en especial la de sus puertos marítimos y fluviales, de tal modo que dejó un estado de abatimiento social pues no hubo hogar humilde que no hubiese sepultado por lo mínimo un familiar[95].

Pese a la carencia de datos más detallados no cabe duda que las importaciones que se hicieron gracias al libre comercio afectaron a los artesanos de algunas poblaciones de los márgenes del río Magdalena. El caso de Mompox es el más significativo. Desde la Colonia había sido centro fabricación, reparación, de concentración y trasbordo de embarcaciones (bongos y champanes) que eran movidos con la fuerza de los hombres. En 1859 la Sociedad de Artesanos de Mompox exigió al Congreso nacional adoptar medidas para la defensa de la producción local, y en 1878 el gobernador de la provincia de Mompox rindió un informe quejándose por la decadencia de la joyería y de la herrería, víctimas de la competencia de las joyas francesas y de las herramientas inglesas. En 1864 el prefecto de la Provincia de Santa Marta también se lamentaba por el estancamiento de las artes debido a la competencia de productos foráneos[96].

Sin embargo, consideramos que se debe sopesar con mayor cuidado ciertas circunstancias en algunas poblaciones que desde tiempo atrás venían afectando a sus artesanos. Por ejemplo, en Cartagena tuvieron que afrontar la decadencia económica y demográfica después del triunfo de la Independencia, debido a los efectos de la guerra, las emigraciones, la supresión del situado fiscal y por la competencia que le entablaron los puertos de Santa Marta y Barranquilla. En el caso de Mompox, un elemento de carácter geográfico como fue el cambio de curso del río Magdalena que abandonó el brazo de

Mompox y tomó el de Loba, conllevó a que la vieja villa colonial entrara en una crisis económica, fortaleciéndose como contrapartida la villa de Magangué. Además de esto, los carpinteros momposinos cuyo fuerte era la construcción de bongos y champanes en la albarrada de ese puerto fluvial, también decayeron por el fortalecimiento de la navegación fluvial a vapor. Ya en 1887, cuando entraba en vigencia nuevamente una tímida política proteccionista aplicada por los regeneradores, se reconocía que a más de la caída de los productos de exportación condiciones locales explicaban la decadencia de Mompox[97]. En contrapartida Barranquilla, Calamar y Magangué ilustran caso en que algunos oficios se fortalecieron gracias a las funciones que desempeñaron en el sistema de transporte fluvial a vapor y de acopio y distribución de mercaderías, como lo veremos más adelante en el caso de la primera población. Lorica y Montería, poblaciones ribereñas del río Sinú también vieron surgir nuevos oficios gracias al transporte fluvial y a sus crecimientos demográficos y urbanos.

Además, es fácil observar que muchos de estos lograron sobrevivir a la competencia gracias al reacomodo a las exigencias de esa nueva realidad, aunque en algunos casos tuvieron que afrontar otras adversidades. Los carpinteros, ebanistas y joyeros prontamente se recuperaron gracias a la asimilación de los estilos de los muebles y joyas europeas introducidos al país poco antes de 1850. La platería momposina a pesar de la competencia de las joyas francesas conservó una demanda cautiva y creciente debido a la alta consideración que se le tenía en muchas partes del país, promoviendo anualmente en la feria de Magangué. Un oficio como la alfarería no decayó a pesar de la competencia extranjera y del establecimiento de una fábrica de loza blanca y fina en Mompox en 1878, propiedad del empresario Cerbeleón Martínez Ribón. En este caso no debe perderse de vista que la alfarería, al igual que la elaboración de tejidos burdos de pabilo y la sombrerería, eran labores

ejecutadas por las mujeres en sus hogares a las que dedicaban parte del tiempo diario. Esta división sexual del trabajo y esta distribución del tiempo laboral permitió que estos oficios se mantuvieran sin problema alguno[98]. Además, la rusticidad de la producción artesanal en un medio de economía mercantil restringida y con bajos niveles de ingresos, les permitía mantenerse sin ningún problema frente a la competencia extranjera. Por otra parte, el trabajo artesanal femenino en casa era complementario de la principal fuente de recursos para el hogar, la agricultura.

Pero un aspecto importante que se ha pasado por alto de las reformas liberales es que gracias a las divisas logradas por las exportaciones de tabaco y de otros productos los comerciantes de la región importaron herramientas desconocidas o difíciles de conseguir, lo que ayudó a perfeccionar algunos oficios y al surgimiento de otros[99]. A esta mejoría también ayudó la introducción de algunos libros como un Diccionario de Artes y Oficios de Francisco Mellado (1857), manuales de dibujo y obras de difusión de conocimientos físicos y químicos como también de revistas de modas. Otro factor en el mejoramiento de los oficios fue la apertura de talleres por algunos artesanos extranjeros en los que impartieron enseñanzas, contribuyendo de esta manera a la consolidación de algunas áreas del artesanado regional. Con el triunfo de la Independencia llegó un reducido número de artífices extranjeros, quienes innovaron algunos oficios como la herrería y la carpintería, introduciendo en esta última la especialización de la ebanistería, necesaria en el ensamblaje de buques de vapor, los que requerían cierto acabado en la construcción de los cascos[100]. La relevancia de estos artesanos se debió a sus aportes al conocimiento de las nuevas artes y técnicas, los que fueron valorados en su época en un doble sentido, al considerárseles como los iniciadores de nuevas artes sustitutivas de las importaciones y como agentes multiplicadores de conocimientos. De ahí que al ata-

carse las aspiraciones proteccionistas se arguyera como razón que, "donde quiera que las artes han progresado ha sido siempre a impulso de ejemplo y de los buenos modelos. Los hábitos de orden, de regularidad, de esmero, actividad y perfección en el trabajo sólo se encuentran en los talleres extranjeros, y es preciso confesar con sinceridad que es a estos ejemplos y a estos modelos que se debe lo poco que sabemos"[101].

El ejercicio de la mecánica que les permitía desempeñar cargos de oficialidad en los vapores, fue concentrado por familias, muchas de origen extranjero que llegaron después de la Independencia[102]. Esta actividad les permitió acopiar experiencia en la navegación además de la valoración de las posibilidades económicas de la misma. Cuando la competencia de los vapores amenazó sus intereses, estas familias evolucionaron al negocio del leñateo y después a la ocupación de cargos de contabilistas, ingenieros y capitanes de vapores. Muchos capitanes, ingenieros mecánicos, contabilistas y herreros descendían de los primeros extranjeros en primera o segunda generación[103].

Reproducción de los oficios artesanales

Muchos oficios se ejercían en condiciones rudimentarias, y en grandes áreas de la región se continuaban empleando técnicas de origen prehispánicas y coloniales. Aún a finales del siglo XIX el gobernador de la provincia de Chinú solicitaba a las autoridades del Estado Soberano de Bolívar la introducción de la rueda o torno de alfarero de origen europeo para estimular una labor que, aunque ocupaba a casi todas las mujeres de Chinú (población de origen indígena), permanecía estacionaria en sus técnicas de producción, como muchos años después lo anotó un geógrafo norteamericano[104]. El tejido de las hamacas también tuvo el mismo origen en pueblos como Morroa y San Jacinto, mientras que la cestería indígena de pueblos como Tuchín, Molinas y Carreto, por influencia de los españoles derivó hacia la sombrerería, labor en la que participaban todos

los miembros de las familias. La práctica de la calafatería, trabajo que en sus orígenes tuvo una versión indígena, variaba acorde con las áreas de la región. En 1844 en la zona del Sinú, un viajero francés al referirse al hombre que lo guiaba describió como se improvisaban rústicos astilleros en los sitios que disponían de árboles propicios para la construcción de canoas, ahuecadas a punta de hacha, machete y fuego. Este viajero luego describió la fabricación de rudimentarios trapiches de madera para moler caña de azúcar en el área del río San Jorge[105].

La pobreza del área de las sabanas del Bolívar Grande originó una especialización complementaria de la producción artesanal entre pueblos, tal y como lo describió en 1950 un norteamericano al referirse a pueblos de sombrereros, alfareros y tejedores del actual departamento de Córdoba[106]. La escasa especialización que vio J. I. Pombo en 1810 entre los artesanos cartageneros era más pronunciada en pequeñas poblaciones como Barranquilla, donde el corto número de necesidades de sus habitantes determinaba que un menestral desempeñara varios oficios. Por ejemplo, al testamentar en 1831 un artesano consignó que era "albañil y carpintero", e inmediatamente describió sus herramientas: una pala, una gurbia usada, una gurbia grande y otra mediana, tres fierros de calafate, una barrena útil, un taladro útil, una lesna grande y un hacha revocada[107]. La descripción de este utillaje es de interés si pensamos que este menestral hubo de dedicarse con mayor entereza a la carpintería que a la albañilería debido al escaso desarrollo de la construcción y al predominio de la vivienda de "enea, madera y barro". En tal sentido, sus herramientas representan el instrumental típico del gremio de los carpinteros, uno de los más numerosos y dedicados por esos años a la intensa reparación y fabricación de bongos y champanes, medios de transporte fluvial afectados duramente por la guerra de Independencia.

Precariedades técnicas y de especialización semejantes era lo común en otros oficios. El ya citado informe del gobernador de la provincia de Chinú describe el ejercicio de la alfarería en los siguientes términos: "El arte de la alfarería es tal vez el que menos aparatos e instrumentos necesita para la fabricación de los objetos de barro cocido. Un torno de madera, que se hace en el país, una tirita de cuero suave, una pequeña cuchilla de hierro o madera, una piedrecita fina; un horno de ladrillo refractario de 4 metros en cuadro"[108]. La carpintería y ebanistería también acusaba un rezago técnico en comparación con los logros en máquinas y herramientas que se venían haciendo en el mundo occidental. Por ejemplo, se desconocía el empleo del torno y se seguía utilizando la ballesta para darle forma a la madera, por lo que se ocupaba mucho tiempo en la elaboración de cualquier obra y la producción era muy baja. Siempre que los gobernadores provinciales, o cualquier otro funcionario público, se veían obligados a informar sobre el estado de desarrollo material de la provincia bajo su jurisdicción se quejaban del atraso de los oficios, del peso de la rutina laboral, de las técnicas primitivas.

Hasta bien avanzado el siglo XX los oficios continuaron reproduciéndose por vías tradicionales, siendo los talleres y la unidad familiar los centros de difusión más importante tanto del conocimiento y la experiencia como de las valoraciones sociales. Aunque la Constitución de 1832 prohibió el sistema de gremios al considerar que atentaba contra la libertad de empresa y de trabajo, el peso de la rutina continuó marcando las formas de aprendizaje, de ascendencia y de control social de los maestros artesanos sobre los trabajadores manuales urbanos, en especial sobre los miembros de sus familias, unidad social que permitía que el ejercicio de determinada actividad laboral se reprodujera por varias generaciones. Esto indica que los menestrales a través de sus formas de sociabilidad tradicionales (talleres, cofradías religiosas, familia, comunidad

vecinal, etc.), desarrollaron un espíritu de cuerpo expresado en la ascendencia que los maestros tenían sobre oficiales y aprendices y en el entorno inmediato a su sitio de vivienda. Ellos controlaban la promoción a la condición de maestro (aunque esta se fue reduciendo a la simple posesión de un taller), determinaban la calidad de los productos, recibían de las familias pobres a párvulos y jóvenes para que les enseñaran los oficios, la lectoescritura y principios morales, con libertad absoluta para disponer de ellos y castigarlos en casos de faltas.

Por ejemplo, en el mismo año de la abolición formal del sistema de gremios una familia barranquillera entregaba a su joven hijo a un "maestro de ribera" por un período de 4 años con el fin de que "[...] lo educara en el arte", lo alimentara, alojara, enseñara principios morales y a leer y escribir, obligándose el joven a "[...] no ausentarse, comprar, vender ni enajenar cosa alguna sin previo consentimiento del Señor, su Maestro [...]". Debieron ser muchísimos los contratos de igual tenor, los que no se registraban pues se pactaban oralmente con los maestros del vecindario. Un cronista cartagenero que vivió entre el tránsito de los siglos XIX y XX también rememoró en varios artículos esa relación maestro-aprendiz: "Allí [calle del Coliseo] tenía el maestro Marzán su taller de zapatero y cerca de su banca bostezaban aburridos varios chicos con el Catón en la mano [...]"; "[...] en la zapatería del Maestro Manuelito Hurtado donde asistieron muchos muchachos de la época en sus vacaciones con el propósito de aprendiz [...]"[109].

Para las elites, el gobierno y los partidos políticos los maestros artesanos constituían una especie de correa de transmisión de sus iniciativas, al considerárseles lo mejor y más representativo de los padres de familias, reunidos usualmente en los momentos de crisis gubernamental, muy comunes en el siglo XIX. Dirigían las cofradías de los patronos de los oficios y organizaban las festividades patronales, de las que se constituían en los personajes más destacados. En caso de

calamidad pública se ponían al frente de las iniciativas para socorrer a los desdichados. Algunos de ellos, además del oficio que ejercían eran músicos (Ciprián Julio, Saturnino Fortich, Bernardo López, Manuel Villarreal, Marceliano Escauriaza, Saturnino Leal, quienes componían danzones, valses, habaneras y pasillos)[110], y conocían muchos elementos de la medicina popular. Cuando un maestro artesano rompía las normas de la conducta grupal (verbigracia, incumplimiento, robo, etc.), era apartado por medio de la censura social: la burla pública, la desconfianza y la pérdida de la clientela.

En medio de estas limitaciones, algunos artesanos desarrollaron ciertas pericias llegando a inventar algunos dispositivos técnicos que mejoraban sus labores. Por ejemplo, en 1882 un ebanista cartagenero fabricó un torno mecánico movido por un pedal que aumentó su capacidad productiva con relación al tradicional torno de ballesta. "Puede producir cincuenta balaustres por día y con el de ballesta sólo cinco". También construyó una máquina de cepillar madera que al mismo tiempo poseía una sierra circular y un taladro, movidos a mano[111]. Solo a finales del siglo XIX las condiciones empezaron a ser un poco favorables para que el artesanado regional creciera en número de ejercitantes, en la diversificación de los oficios y en el uso de dispositivos mecánicos. La introducción de las máquinas de vapor con los barcos del tráfico fluvial y los ferrocarriles, y luego con el motor de explosión interna, impulsaron el desarrollo de artes como la mecánica, herrería, forja, fundición, electricidad y latonería, ocupaciones que nada tenían que ver con los de tradición prehispánica y colonial. Durante los tres primeros decenios del siglo XX se asistió al fortalecimiento de los oficios reflejado en el surgimiento de un gran número de talleres que irán especializando el uso del espacio urbano y marcarán la vida de las ciudades, como también en el surgimiento de gremios mutuarios por labores en los principales epicentros urbanos de la región.

Fueron los mecánicos quienes lograron vencer exitosamente esas condiciones generalizadas de atraso, gracias a que estuvieron ligados al desarrollo de las ciudades portuarias, y a los avatares que estas vivieron debido a sus entronques con los ciclos de la economía internacional, y por sus mediaciones entre ésta y las economías de las diferentes regiones colombianas que producían para los mercados externos. En este sentido la suerte del artesanado de las diferentes ciudades portuarias de esta región corrió aparejada con las luchas de los puertos por hacerse al mayor volumen del comercio internacional colombiano, y en consecuencia los niveles de desarrollo de los oficios fueron desiguales. Barranquilla salió favorecida gracias a una ubicación geográfica que le permitió concentrar los medios de transporte modernos (vapores fluviales y ferrocarriles) los que estimularon el crecimiento, la diversificación y mejora e innovación de las ocupaciones[112].

El desarrollo de las artes mecánicas modernas permitió la introducción de algunas innovaciones, en especial la adaptación de los dispositivos técnicos importados a las necesidades del medio. Ya para 1915 un taller de herrería y fundición de Cartagena fabricaba trapiches de hierro utilizados en el área de Montería. Por esos años un herrero mecánico barranquillero desarrolló algunos dispositivos mecánicos para la navegación fluvial a vapor y para el trabajo con los metales, pero desafortunadamente es poco lo que sabemos al respecto. Al igual que los ejemplos mencionados hubo más artesanos que demostraron una gran capacidad para adoptar las novedades tecnológicas y para inventar o copiar aparatos[113]. Alguna que otra vez las autoridades de la región emitieron disposiciones intentando estimular la capacidad creativa y la inventiva de los artesanos[114]. Para 1888 se crearon estímulos para quienes "[...] introduzcan en el Departamento [Bolívar] artes, industrias y oficios nuevos [... y para quienes] mejoren las artes, industrias y oficios establecidos", al tiempo que se creó una feria exposición a la que de-

bían concurrir, "[...] quienes presenten [...] algún invento útil [...] obras de arte que se acerquen a la perfección; productos perfeccionados por algún método nuevo [...] el mejor cuadro o dibujo; el más perfecto objeto de escultura [...] productos manufacturados como sombreros, petates [...] jabones, velas, lozas, cueros preparados, cigarros y cigarrillos, monturas, muebles, ropa hecha, calzado, joyas, herramientas, instrumentos de música"[115]. Los nuevos oficios ligados a procesos tecnológicos modernos solo alcanzaron cierto grado de desarrollo en el área del transporte, en los vapores fluviales y los ferrocarriles que tenían sus terminales en los puertos, y en menor cuantía en algunas zonas de minería empresarial y en uno que otro ensayo manufacturero e industrial en algunas ciudades. Pese a su reducido número era una significativa fuerza social y política en la Colombia de la primera mitad del siglo XX debido a su importancia en el engranaje que ponía en funcionamiento el modelo agroexportador.

La recepción de una innovación por parte de una sociedad depende de que ocurra un flujo de perfeccionamientos y adaptaciones técnicas que mejoren el rendimiento productivo de una invención y hagan posible una progresiva adecuación a las necesidades y exigencias particulares del grupo interesado. Para las sociedades a las que se han aproximado con retraso a los elementos de la modernización e industrialización, resulta determinante el esfuerzo de técnicos y empresarios que imitan, aprenden, y deconstruyen, haciendo mejoras y adaptaciones que, consideradas dentro de espacios determinados, tienen el carácter de innovaciones. Pero la cuestión del aprendizaje va más allá del proceso económico en que los países de desarrollo tardío emergen y se aproximan al nivel de los más avanzados apropiándose de una tecnología extranjera, aclimatándola y haciéndose competitivos, es significativa también la cuestión de los mecanismos y condiciones favorables o desfavorables a una difusión de conocimientos entre los individuos o entre las empresas.

En Colombia, con anterioridad a la independencia las reformas borbónicas de la corona española habían proyectado algunos esfuerzos renovadores, que durante todo el período republicano se intensificaron y encausaron por múltiples medios. Los primeros ensayos de promoción de la educación técnica ocurrieron entre 1821 y mediados de los 1860, fueron muy variados, con estrategias de coerción y exhortación como, por ejemplo, ferias industriales, periódicos, envío de jóvenes a estudiar y trabajar al exterior, etc. se pretendió generar en los grupos sociales de alto y bajo estatus una actitud más favorable hacia los valores del trabajo y la técnica. No obstante, resultaron débiles ante el predominio de los valores tradicionales y no lograron sobreponerse tampoco a los obstáculos materiales[116]. Después de 1863, a pesar de la persistencia de muchos factores desfavorables, se nota un mejoramiento de la situación. Se multiplicaron las expectativas y demandas concretas respecto a los aportes de la técnica, tanto las provenientes de la economía exportadora anterior a 1880, como las más numerosas que se generaron con el retorno de la idea de desarrollo interno con apoyo estatal de fines de siglo, por ejemplo, para el establecimiento de vías férreas.

Lo que resultaba claro en este período era que el estado debía impulsar el desarrollo económico, promover la formación técnica y difundir conocimientos que se veían como importantes para el desarrollo material. Así se adelantan algunos proyectos como la Escuela Nacional de Artes y Oficios y los llamados talleres modelo, con técnicos extranjeros algunas veces; se dispone el envío de jóvenes a Europa para recibir formación técnica en campos como la metalurgia y mecánica y regresaran a actuar como difusores de conocimiento. En última, sí existió en sectores importantes de la dirigencia colombiana una clara conciencia de la necesidad de formación técnica, pero diversos obstáculos como: los valores culturales de varios sectores sociales que resultaban adversos al trabajo

material y proclives a la intriga política, la especulación científica o literaria, del mismo modo que las limitaciones de la vida económica, aislamiento de las regiones, etc. impidieron una especialización y desarrollo en la aplicación de técnicas productivas. La condiciones adversas en lo económico y político se aunaron con la escasez de recursos y la falta de planes de fondo y continuidad en los mismos proyectos de mejora educativa o técnica que se emprendían: cuando la situación de continuo conflicto político llegaba a guerra civil, quedaban sin presupuesto los centros de formación y los proyectos que tantas expectativas habían despertado o se perturbaba gravemente su desarrollo cuando salía del poder el grupo inspirador[117]; de modo que el avance del conocimiento técnico por esas vías resultó tan incompleto y deficiente como el mismo proceso de industrialización y mejora material.

Además de los diversos aspectos de contexto que conspiraban contra las posibilidades de una apreciable recepción de tecnologías, debe considerarse la naturaleza del desarrollo tecnológico colombiano; el cual no se ha dado como un proceso en que a partir de la generación o asimilación inicial de una tecnología, se pase a una etapa de adaptación y empleo estable con continuas mejoras e innovaciones que permitan cierta acumulación de saber técnico y le den permanencia a través del desarrollo económico. Son más numerosos los desarrollos parciales y los procesos incomunicados y las rupturas, en donde sin haberse logrado avanzar y asimilar plenamente una determinada práctica productiva, una nueva ola de cambios y posibilidades llega y el país queda abocado a introducirse en ella, por ejemplo, en los sistemas de transporte la navegación a vapor y el ferrocarril, respecto al transporte automotor y aéreo.

No obstante, se registran diversos hechos de aprendizaje y transmisión de saber técnico, que, aunque restringidos a actividades y períodos cortos, en muchos casos sin mayor importancia económica, tienen significación para el análisis por las

tendencias y problemas que dejan al descubierto y puede reconocerse en ellos modalidades típicas. Poner de presente la manera en que el oficio se reproducía es señalar la incapacidad de la élite regional y del Estado para promover la educación técnica en la región costeña, y al mismo tiempo resaltar la capacidad de los estratos bajos para acceder a un oficio que ortogaba reconocimiento y en algunas ocasiones buenos ingresos. Los primeros en varias ocasiones intentaron reaccionar frente a la indolencia tecnológica y desde comienzos de la república promulgaron iniciativas para favorecer el surgimiento de la enseñanza de las técnicas modernas. Frente a las precariedades de conocimientos técnicos las autoridades gubernamentales expresaron algunas inquietudes y el interés en estimular las inmigraciones de menestrales de otros países para que aportaran los conocimientos técnicos considerados prerrequisitos para el crecimiento económico y condición esencial para acabar con la herencia colonial de aversión al trabajo manual. Sin embargo, vistas a largo plazo los resultados de las medidas emitidas fueron magros[118]. Este interés también fue estimulado por una visión crítica sobre el estado de las artes en esta región, consideradas atrasadas y abandonadas, señalándose, quizá con un poco de exageración que, "... aún respecto de las no ignoradas son raros los que las entienden bien y en el cual son más raros todavía los artesanos honrados por razón de que, generalmente hablando, no se dedican a un oficio sino los que por su absoluta nulidad, por sus vicios o torpeza no han podido lograr otro destino"[119].

Más que voluntad para superarla, frente a esta situación lo que abunda son los lamentos por la incapacidad de sacar adelante el aprendizaje de las técnicas por medio de canales institucionales. El tema aparece por vez primera como una preocupación central después de la guerra civil de los Supremos (1839-1842), la que tuvo un impacto negativo sobre el orden social tradicional, llevando a la élite provincial, lo mismo

que a la nacional, a pensar que un recurso para el logro de la disciplina social era el trabajo. Desde los años de 1840 se hicieron planes dirigidos a preparar a los artesanos, pero casi todos fracasaron. En 1842 la Cámara de la provincia de Cartagena peticionó ante el Congreso de la República cerrar la Universidad del Magdalena (como se le llamaba a la Universidad de Cartagena) para abrir en el mismo recinto estudios técnicos que encaminaran a la juventud hacia las artes. Esta fue una propuesta recurrente a lo largo de esa centuria y aún en 1899 el Secretario de Instrucción Pública propuso cerrar la Universidad y abrir una escuela de artes y oficios[120]. A comienzos de 1847 la Sociedad de Fomento Industrial de la Provincia de Cartagena abrió una escuela para tejer sombreros de paja e introdujo utensilio de ebanistería para crear un taller de instrumentos musicales, pero al finalizar el año reconocía haber, "... tenido que luchar contra varios inconvenientes, hasta el extremo de tener que pagar para conseguir que se dedicasen algunos jóvenes al beneficio y tejido de la paja jipijapa".

Poco después, en 1850, los artesanos agrupados en la Sociedad Democrática de Cartagena, exigían al Cabildo Municipal establecer Escuelas-talleres, argumentado que se debía preparar de mejor forma a los niños aprendices, enseñándoles a leer y escribir para que "... no sean unos idiotas que maquinalmente desempeñan las operaciones que por rutina ... aprendieron en el arte u oficio a que se dedicaron". Un año más tarde, la Cámara Provincial abrió en el Colegio Nacional (Universidad de Cartagena) una cátedra de artes y oficios cuyo propósito era "...elevar la inteligencia de los artesanos... enseñarles la manera de aplicar al trabajo los principios científicos de que ahora han carecido para aumentar de ese modo la acción productiva de sus brazos y proporcionarles directamente una suma de bienestar más considerable"[121]. Años después, en 1857, la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar intentó organizar en el Instituto Boliviano (nombre dado a la

Universidad de Cartagena) las academias de Ciencias Exactas, Naútica y Físicas y Naturales. La primera, además de impartir conocimientos matemáticos, debía preparar a los estudiantes en el conocimiento de máquinas, mecánica, arquitectura civil, diseño y construcción de caminos, de puentes, de calzadas y de canales, programación del tiempo a invertir en los trabajos, diseño de presupuestos y manejo de personal laboral. Estos conocimientos se recibirían a lo largo de cuatro años al cabo de los cuales se alcanzaría el título de Ingeniero Civil. La Academia Naútica calificaría personal en todo lo relacionado con construcción naval, maniobras y faenas de buques y máquinas de vapor, y la Academia de Ciencias Físicas y Naturales formaría personal en mecánica aplicada a las artes, agricultura tropical y veterinaria. Pocos meses después se reconocía que ninguna de las academias funcionaban debido a los requisitos estipulados para la admisión de estudiantes (conocimientos de inglés, francés, aritmética, algebra y geometría) y en 1860 se abandonó este proyecto y se abrieron escuelas en las que se suprimió cualquier interés en impartir conocimientos prácticos.

En 1870 nuevamente se ensayó difundir conocimientos técnicos por medio de la creación de una Escuela de Artes y Oficios en la capital del Estado, en la que se enseñaría contabilidad y prácticas manuales en un taller de mecánica, herrería y fundición y otro para el aprendizaje de la elaboración artística de objetos de carey. En 1878, por iniciativa del cubano Francisco Javier Balmaseda, se creó la Sociedad Industrial y de Beneficiencia, la que se propuso impulsar el arte de la sombrerería en Cartagena y poblaciones aledañas, contratando para ello a varios artesanos cubanos. Según el informe de su fundador existían más de 1.500 personas, en su mayoría mujeres, interesadas en aprender este arte y para poder dar abasto recibieron el monasterio de Santa Teresa refaccionado gratuitamente por artesanos cartageneros. Se escogió la sombrerería por tres razones: abundancia de materias primas, mano de

obra barata (mujeres, ancianos y niños) y mercado saeguro en Cuba, Puerto Rico, Las Antillas, Brasil y los Estados Unidos. A pesar de todos los esfueros de su director, esta iniciativa pronto fracasó como todas las anteriores[122]. Un año después, en 1879, se creó un Taller de Cerrajería, dirigido a reparar y elaborar diversos objetos de metal (válvulas de calderas de vapor, llaves de pianos, ejes de sierras, aldabones, rifles, pernos, bisagras, tornillos, marcas de ganado, candados, cerrojos, etc.), empleando una diversidad de herramientas compradas por el Estado de Bolívar en Francia, las que fueron escasamente utilizadas debido al desconocimiento de las técnicas por parte de quienes allí se educaban. Esfuerzos de igual tenor se hicieron en el Estado del Magdalena, en el que se abrió una escuela de sombrerería entre 1874 y 1879 con igual fracaso; sólo en 1890 en Santa Marta inició actividades una Escuela de Artes y Oficios en la que se enseñaba sombrerería y carpintería, esta última bajo la dirección del extranjero Robert McKinley. Los ejemplos los podríamos multiplicar pero todos confirman el fracaso de los programas de educación técnica en la región, lo que afectó cualquier posibilidad de preparar la mano de obra por procedimientos institucionales no rutinarios.

En la base de estos fracasos las autoridades de la época consideraron factores como la escasez presupuestal, la ausencia de maestros preparados, los atrasados métodos pedagógicos y los valores sociales tradicionales que resistían a lo que hoy denominamos racionalidad instrumental moderna[123]. En efecto, la inestabilidad política que desembocaba en permanentes guerras civiles, las continuas crisis económicas resultados de factores naturales (plagas de langostas, inundaciones, epidemias de viruela, etc.), las fluctuaciones de los precios de los productos colombianos en los mercados internacionales y las restricciones del circulante que afectaban a las casas comerciales costeñas, redundaban desfavorablemente en el erario público del Estado y posterior departamento de Bolívar.

Esto también afectaba a la educación elemental y universitaria por lo que la vida institucional educativa era muy precaria, desempeñando un débil papel en la creación de una sociedad capaz de producir y reproducir el conocimiento por vías institucionales y de hacer de estos un mecanismo de movilidad social mediante la formación de una élite técnica[124]. En el Estado de Bolívar el propósito tendiente a preparar docentes, especialmente después de la llegada en 1872 de Julio Walner, miembro de la misión de pedagogos alemanes, tuvo un éxito relativo. La poca inclinación de la juventud a la docencia en parte se debió al peso de la herencia española que determinaba una propensión por las llamadas profesiones liberales (derecho y medicina) y la falta de estímulos de movilidad social para aquella. Mientras que un jurisconsulto y un médico tenían asegurada la posibilidad del ascenso social mediante una carrera político-administrativa, el docente hallaba frente a su imposibilidad de participar abiertamente en política y ante la frágil existencia de los institutos educativos (tanto en número como en funcionamiento), así como el desempeño de múltiples áreas del conocimiento por pocas personas.

Además, el peso de la tradición, reacia a que los niños asistieran a las escuelas también influyó en esta situación desfavorable. Se haría necesario una historia de la educación en esta región para sasonarla con simpáticas y desafortunadas anécdotas que denotan la resistencia de los padres de extracción popular para que sus niños asistieran a los colegios, lo que obligó a crear la policía de escuelas con el fin de sacar a los niños de sus casas para llevarlos a los colegios. En cierta medida los métodos pedagógicos (predominio del castigo corporal como puede leerse en la novela Cosme del barranquillero José Felix Fuenmayor, publicada en 1927), contribuían a esta oposición. Otra razón era que el padre terminaba perdiendo al hijo para las labores que requerían del concurso de toda la familia, aduciendo que una vez acababa los estudios primarios

no podía continuar los secundarios y muchos menos los universitarios por inexistencia de instituciones y la carencia de recursos. Por otra parte, el interés en el aprendizaje de las técnicas (al menos las agropecuarias) estaba disminuido porque los métodos tradicionales de laboreo de la tierra (agricultura extensiva) requerían de poca inversión[125]. Pero la razón cultural de mayor peso en esta resistencia era el predominio de una cultura oral y por tanto la hegemonía que mantenía el sentido del oido sobre los demás, en especial sobre el de la vista, tan indispensable para que se desarrolle una cultura sustentada en la grafía y en los instrumentos institucionales que ello implica (escuelas, libros, etc.). De ahí que toda la pedagogía del siglo XIX se basara en la lectura en voz alta y en dispositivos atávicos como la memorización, manera de aceptar el peso de esa tradición.

Pese a todo esto, el desarrollo de la economía urbana moderna, con sus instalaciones portuarias, talleres y fábricas enfrentó la tarea de lograr que el operario adquiriera los conocimientos técnicos y la destreza manual para el manejo de la maquinaria y el desempeño de los oficios establecidos por la división técnica del trabajo en las empresas. Esto requería de un proceso de enseñanza-aprendizaje de cierta duración, muchas veces atravesado por conflictos (resistencias pasivas, deserciones, discusiones, paros, etc.) Aunque la existencia de tradiciones artesanales relacionadas con algunos oficios industriales favoreció el desarrollo de estos últimos, por si solas no bastaban, pues llegado el desarrollo portuario e industrial al empleo de alta tecnología, surgió la necesidad de preparar la mano de obra a través de institutos especializados. En las ciudades portuarias del Caribe colombiano los centros técnicos educativos se abrieron durante la segunda mitad del siglo XX, por lo que la preparación de la mano de obra se dio por vías empíricas, lo que, si para el nivel promedio de la tecnología industrial empleada dio abasto, ello no satisfacía las

necesidades de ciertas áreas industriales que emplearon maquinarias complejas y procesos productivos que requerían de conocimientos previos.

El artesanado durante el tránsito al siglo XX

Al amparo del incremento de la población, del crecimiento urbano, del aumento de la demanda regional, del aumento de las necesidades del Estado y de algunas políticas gubernamentales del penúltimo período finisecular, creció el número de los artesanos practicantes de las diversas ocupaciones manuales y técnicas, como también se incrementó la lista de los mismos con la llegada de nuevos oficios a los principales epicentros urbanos costeños. Así, la representatividad de este sector en los censos ocupacionales de ese tránsito de siglos se incrementó (entre los censos de 1875 y 1912 el artesanado pasó del 13% al 22% de la PEA de Barranquilla, y en este último año los artesanos representaban el 42,1% de la de Cartagena). Pero al mismo tiempo. en este sector social se acentuaron las tendencias a la diferenciación debido, por una parte, al desarrollo y fortalecimiento de un sector de artesanos notables del resto de sus congéneres, y por otro lado a cierta degradación de los oficios por la improvisación de sus ejercitantes y por un acentuado proceso de proletarización y pobreza en la mayoría de sus filas vivido durante los treinta primeros años del siglo XX.

Son muchas las razones que explican ese doble proceso de fortalecimiento como grupo social y de diferenciación interna. El surgimiento de las primeras industrias (con excepción de las fábricas de calzado), contrario a lo que puede creerse, ayudó al fortalecimiento de muchos talleres artesanales dado que la producción de éstas (talabarterías, telas, materiales para construcción, aserraderos, puntillas, etc.), ofreció materias primas a zapateros, sastres, albañiles y carpinteros. Por eso, es difícil hallar en nuestro medio protestas artesanales contra el surgimiento de las industrias; todo lo contrario, fue-

ron vistas con beneplácito. No en vano los sectores letrados entre los que había una capa de artesanos, habían vivido un ambiente de ideas en torno al progreso como expresión de la democracia política y de la revolución industrial. A la fábrica se le podía ver como algo extraño en la medida en que los diseños conventuales de las instalaciones fabriles, las intensas jornadas laborales, los peligros de enfermedades y accidentes de trabajo y el empleo de trabajo femenino e infantil, se le consideraba en contravía con lo que hasta ese momento había sido la experiencia laboral colectiva.

El despegue demográfico y la reconstrucción urbana de Cartagena y alguna transformación urbana de Barranquilla y la introducción de los medios modernos de transporte son factores que explican el incremento de los oficios. Basta leer la documentación oficial y la notarial del último cuarto del siglo XIX para ver que Cartagena comenzó a resurgir de sus ruinas materiales, por lo que oficios como la albañilería, carpintería, herrería y alfarería se vieron favorecidos. En efecto, en gran medida la reconstrucción de barrios como San Diego y Getsemaní, algunas de cuyas casas aún hoy tienen en el frontispicio el año en que fueron restauradas o construidas, revela que fue a finales de esa centuria cuando debió incrementarse la demanda de puertas, ventanas, tejas de barro, ladrillos, goznes, cerrojos, balaustradas, etc.

Ahora bien, este fortalecimiento se dio en medio de un crecimiento de la economía de mercado y del consumo de mercaderías extranjeras. Ello fue así gracias a que la condición de centros comerciales y portuarios costeños ligados al mercado internacional determinó que el artesanado de las ciudades costeñas surgiera en áreas económicas que, como la producción de artículos demandados por el desarrollo urbano (puertas, ventanas, muebles rústicos, rejas de hierro, ladrillos, calzado popular, etc.), no afrontaban la competencia extranjera. Algunos de estos sectores, como las herrerías y carpinte-

rías, lograron sortear con relativo éxito la competencia de los astilleros que también incursionaron en la producción para el desarrollo urbano. Según el censo de 1871 en la provincia de Cartagena (compuesta por 18 distritos y con una población total de 34.304 personas) había 2.038 artesanos (el 19% de la PEA), los que debieron estar concentrados en su mayoría en la ciudad capital (con casi el 30% de la población total señalada). Ese grueso número se explica porque en una sociedad como la cartagenera del siglo XIX, a pesar de la crisis económica que la afectó durante buena parte del mismo, muchas personas continuaron apegadas a los oficios tradicionales practicados por sus mayores porque la eventualidad de la movilidad sectorial-ocupacional era casi nula. Allí donde las posibilidades ocupacionales se amplían, como en el caso de Barranquilla, es viable que muchos artesanos pasaran a la condición de trabajadores fabriles, mientras que allí donde esto no era posible debido a que la demanda de trabajo en otros frentes era inelástica, es posible que la desocupación y el subempleo llevaran a muchos hombres a acoger un oficio artesanal. Finalizando el siglo, un informe oficial que recoge datos de 25 distritos, registra 414 zapateros (Barranquilla y Cartagena con el 29% y el 19% de esta cifra), 316 carpinteros (Cartagena con el 29%), 240 plateros (Cartagena con el 38% y Mompox con el 25%), 168 herreros (Barranquilla con el 27%, Mompox con el 24%, y Cartagena con el 19%), 110 sastres (Mompox con el 36%, Cartagena con el 30% y Barranquilla con el 25%). Los 25 distritos contaban en ese año con una población aproximada a los 147.000 habitantes y el número de artesanos tabulado (1.581) sólo representaba en 1% de ese total[126] (ver cuadros 3-5 y 3-6).

Cuadro 9
Establecimientos artesanales en Cartagena 1890-1927

Talleres	1891[a]	1910[b]	1919[c]	1927[d]
Carpinterías	12	12		38
Hojalaterías	4			
Herrerías	8			
Platerías	13	14	2	
Talabarterías	1			
Zapaterías	20	6	8	30
Sastrerías	7	6	11	26
Relojerías	2	4	4	16
Alfarerías	2			8
Sombrererías	3			2
Tipografías	8[e]		9	9
Panaderías		2	7	13
Fotografías				8

Fuente: elaboración del autor con base en [a] *Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar 1890* No. 1; [b] Francisco Valiente, *Cartagena ilustrada*, Talleres Mogollón, Cartagena, 1911. [c] BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 22 y 27 de 1919. Este es un listado de impuestos que clasificó a los talleres en 1ª, 2ª y 3ª clase y en él no aparecen todos los que existían en ese año en Cartagena. [d] Jorge Montoya Márquez, *Cartagena, su pasado, su presente, su porvenir*, Talleres Mogollón, Cartagena, 1927; [e] Este dato corresponde a BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, abril 24 de 1897.

Efectivamente, una característica sobresaliente del artesanado regional durante estos años fue su alto nivel de adaptabilidad a las nuevas producciones para poder afrontar la competencia. Las imitaciones y ligeras variaciones de los productos originales importados fue lo más común. En los años de 1870 se reconocía que los carpinteros de Mompox producían con exactitud los muebles importados de Europa, perviviendo hasta nuestros días las famosas mecedoras elaboradas en esa ciudad. A finales del siglo XIX los herreros asimilaron el

arte de la latonería y producían aparatos destiladores y rectificadores de licor. Años más tarde algunos de estos aprendieron el arte de la mecánica automotriz y la latonería de vehículos. Sastres y zapateros se adueñaron de las modas europeas y las difundieron con lujo de detalle en nuestro medio.

Cuadro 10
Talleres y artesanos en Barranquilla 1891-1930

Oficios	1891-1892		1905	1910-1912		1928-1930	
	Talleres	Personal	Talleres	Talleres	Personal	Talleres	Personal
Herrería	18	50	26	26		6	1240
Hojalatería	5	12				5	
Imprenta	4		7	7	31		
Panadería	5		10	15		33	585
Peluquería				9		98	328
Platería	6	17	10	10		6	
Relojería			9	5	7	15	
	2			7		4	
Sastrería	6	28	13	9		61	473
	5	10	5	9		5	150
Zapatería	12	119	23	23		52	916
Camisería	2	17				12	
	29	140	47	48		59	1724

Fuente: elaboración del autor con base en *Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar 1890*, 1; A. Martínez y R. Niebles, *Directorio comercial de Barranquilla*; E. Rasch S., *Guía comercial de Barranquilla*; Julio Castro Rodríguez, "Reseña histórica de la ciudad de Barranquilla, capital del Departamento del Atlántico", en *Censo general de 1912*, pp. 83-89; BME, 1, 1930; 15, 1934.

Al observar los listados de individuos levantados en Cartagena para los años de 1875 y 1876 con el fin de recaudar la con-

tribución directa, se deduce que las condiciones económicas de los artesanos eran muy disímiles; en el que aparecen 56 artesanos de un total de 236 personas relacionadas con fines fiscales, siendo el municipio del Estado de Bolívar que clasificó con móviles impositivos el mayor número de artífices. De ese número, cuatro (José D. Ávila, José Fernán Caballero, Francisco Leroy y Lucio Paut) tributaron $50, cuatro (Pablo Royo, Lorenzo Solís, Juan A. Correa y Andrés Bonfante) cancelaron $30 y el resto tributó $12 y $15, representando el primer renglón el 27% del total recaudado por concepto de la contribución de este grupo social. La existencia de un reducido grupo que estaba en condiciones de tributar, se explica entre otras razones porque la condición de capital del Estado y después del departamento de Bolívar, permitió que algunos miembros de este conglomerado social de esta ejercieran cargos públicos en la administración pública y en las milicias.

Esa mejoría en las condiciones económicas permitió que algunos de ellos concursaran como rematadores de bienes desamortizados por el Estado de Bolívar, como fue el caso de Lucio Paut quien en 1875, cuando se sacó a remate público en Convento de San Francisco, compitiera con Juan B. Mainero y Trucco, ofreciendo por su compra la suma de $10.000. Otros arrendaban inmuebles del Estado como fue el caso de Francisco Leroy, quien alquiló la parte baja de esa misma edificación hasta el año de 1883 cuando el Estado le exigió su devolución. Pocos años después, en 1886, el artesano Simón Escauriaza adquirió buena parte de las herramientas del Taller de Cerrajería del Estado, traídas de Francia. Otros poseían talleres de dimensiones considerables, sobresaliendo los de José Fernán Caballero, Ildefonso Martínez, Joaquín Martínez y Francisco Berrío, ubicados en la calle del Arsenal[127]. Para finales del siglo XIX, los Paut y los Caballero eran propietarios de muchos inmuebles y solares en el barrio de Getsemaní. Los artesanos que habían logrado cierto reconocimiento social y político durante

el periodo radical, quienes manifestaron apoyo en su momento al grupo independiente y de hecho siguieron ocupando posiciones reconocidas después de 1886. Dentro de estos se destacan Nicolás Franco (carpintero), Máximo y José Gil Lorduy, Juan y José Frías, Juan Marimón y el maestro Manuel Marimón, José Fernán Caballero, Eladio Grau y Lucio Martínez.

Muchos oficios vivieron un proceso interno de diferenciación social entre sus miembros, al lograr no poco maestros y oficiales la autonomía laboral y económica que por medio de la creación de nuevos talleres y contratar operarios, como también por el desarrollo de unos vínculos políticos y militares que los convirtieron en actores de primera línea en la vida política local y regional, y por medio de esta condición alcanzaron contratos oficiales de obras públicas (usualmente refacción de edificaciones públicas), impresos, vestuarios para tropas, estudiantes y prisioneros, en los momentos en que Cartagena empezaba a reactivar su economía y vida social. Además, también influyeron factores como los conocimientos, la destreza manual, el incremento de la demanda y las posibilidades pecuniarias, como sucedió en las sastrerías, las herrerías y las zapaterías.

El caso de las sastrerías es muy diciente. El aumento de la población, la presencia de extranjeros y el aire cosmopolita de Barranquilla y Cartagena debido a la condición portuaria y comercial, las convirtieron en epicentros del buen vestir, especializándose los sastres en la confección de la moda europea, conocimientos que adquirían a través de revistas o por indicaciones de los clientes. Esto permitió que algunos oficiales de corte se apropiaran de estos conocimientos y que después se independizaran. Ayudó en este proceso de diferenciación la importación de máquinas de coser (marcas Doméstica y Víctor en el decenio de 1870, y Singer un decenio después), abaratándose los costos de producción y permitiendo una mayor especialización en los talleres de costura. Algunas sastrerías

se erigieron en centros de confluencias de miembros de las elites, quienes desarrollaron cierto grado de intimidad con los sastres, realzando la prestancia de los mismos. Algunos miembros de las elites también incursionaron en este oficio con notable éxito; según un cronista cartagenero, durante el último tránsito de siglo en la Heroica sobresalieron como sastres algunos miembros de la elite local como Germán Piñeres y Salustiano Villarreal, quienes "[...] fueron sastres de moda entre la gente elegante". En 1893 en Cartagena la sastrería de Pedro M. de León daba empleo a 12 operarios, lo que la colocaba muy por encima de otras que a duras penas utilizaban a 3 sastres. Después de 1920, especialmente durante el período de la llamada prosperidad a debe, algunos sastres transitaron a la condición de pequeños y medianos empresarios y sus talleres se transformaron en medianas empresas. Un cronista barranquillero anotó: "Del viejo mesón y la mutilada silla que constituían el mobiliario de las antiguas sastrerías, ya se ha pasado a almacenes elegantes, con famosas vitrinas, surtido de tela de toda clase y profesores de corte, que viven informados de todas las modalidades del arte". El mayor síntoma de ese proceso de diferenciación de los sastres fue que en 1927 los oficiales de corte y los aprendices de las principales sastrerías de Barranquilla (sastrerías Ortiz, Moderna, del Comercio, Moisés E. Pimienta, Luís González, José Guadagno, Francisco J. Pimienta, Jesús Rincón, Juan B. Martínez y Carlos V. Evertz) realizaron una huelga pidiendo aumento de jornales[128].

Caso parecido sucedió con algunos maestros zapateros quienes lograron desligar el taller del sitio de vivienda, se hicieron a algunas máquinas modernas (cosedoras, escarpín, etc.), contrataron mano de obra y adquirieron revistas extranjeras que los sintonizaban con las modas internacionales. En cierta medida se vieron favorecidos por el surgimiento de algunas manufacturas dedicadas a la curtimbre como fueron las empresas barranquilleras de Joaquín M. Lascano, Correa-Heilbron, La

Esmeralda, Veranillo, y la cartagenera Tenería La Constancia, las que aprovisionaban el mercado con suelas para zapatos. Sin embargo, aunque estos artesanos tuvieron que soportar la competencia de algunas fábricas como las cartageneras de la Espriella y Royal y las barranquilleras de Nemesio Prieto, Luís Salas, Pinedo Hermanos, Nacional de Calzado y Faitala, lograron sobrevivir exitosamente satisfaciendo la demanda de los estratos bajos de la población. Al igual que en el caso de los sastres, los zapateros también vivieron diferenciaciones en detrimento de algunos sectores lo que suscitó protestas y huelgas, como sucedió en Cartagena en 1919 cuando los oficiales de corte de las zapaterías declararon la huelga pidiendo aumento de jornal por cada par de zapatos elaborado[129].

Otro sector artesanal que vivió una diferenciación social fue el de los tipógrafos debido a varios factores. Uno de ellos fue la posibilidad de que las tipografías consolidaran un proyecto editorial periodístico, elevándose su propietario a la condición de editor-periodista. Antes de esto, la lucha partidista y los enfrentamientos de localidades y de regiones originaron editores de periódicos no dueños de tipografías. Ahora bien, los avances técnicos en las comunicaciones (telégrafo en los años de 1840, cable submarino en los de 1850 y la navegación a vapor interoceánica a partir de 1867, la que permitió movilizar publicaciones extranjeras en menor tiempo), acercaron al mundo y cambiaron las perspectivas de una prensa hasta entonces enfrascada en la lucha partidista. El triunfo del espíritu positivo a finales del siglo XIX y el retroceso del romanticismo político se establecieron las bases para el aparecimiento de una nueva prensa, más interesada en registrar la cotidianidad, el suceso mundial, la crónica local y la divulgación literaria y científica[130]. Con la vuelta de siglo, estas transformaciones originaron al periodista diferenciado del tipógrafo, y si el propietario de una imprenta lograba solidificar su proyecto editorial,

lo más usual era socialmente que perdiera la condición de artesano, aunque continuara participando de la cultura de éste.

También influyó la introducción de los avances técnicos en los talleres tipográficos, lo que estaba en relación directa con la capacidad pecuniaria de sus propietarios y con sus relaciones políticas, pues el negocio más lucrativo para cualquier tipografía era editar las publicaciones oficiales (diarios oficiales de las unidades político-administrativas, compilaciones de leyes, de ordenanzas, acuerdos y decretos, impresión de papel con membrete, etc.), lo que originaba muchas disputas políticas para hacerse a los contratos. Por ejemplo, en febrero de 1878 el Estado de Bolívar estableció un contrato con la imprenta Liberal de Leoncio Hernández B. y Sixto Prins, para que editaran las Leyes del Estado de Bolívar y el Diario de Bolívar, y dos meses después se rescindió el compromiso y se le entregó a Antonio Araujo L, muy allegado a Rafael Núñez quien acababa de tomar posesión de la presidencia del Estado de Bolívar. Dieciséis años después esta imprenta renovó sus equipos con prensas marca Hoe y Campbell movidas por vapor, apoderándose de gran parte del mercado de los impresos en esta sección, y en 1906 el periódico El Porvenir pasó a ser diario[131]. En este caso, Araujo se convirtió en empresario. Otro factor que incidió en la diferenciación fue el que esos avances técnicos, entre los que sobresalió el paso del tipo al linotipo, hizo más fácil el trabajo, desapareciendo algunos privilegios que tenían los tipógrafos más viejos de acuerdo con sus conocimientos y pericias.

La diferenciación social también se vivió en otros oficios (carpinteros y ebanistas, herreros y mecánicos), cuando surgieron artesanos propietarios de talleres ubicados en sitios diferentes a la vivienda, especialmente en los centros comerciales de ambas ciudades, cumpliendo al mismo tiempo las funciones de almacén. Otros tenían sus talleres en barrios reconocidos como sitios de residencia de los artesanos como eran los de San

Roque y Barrio Abajo en Barranquilla y Getsemaní y San Diego en Cartagena. En un listado que hemos hecho con base en las propagandas insertas en los periódicos cartageneros correspondientes al año de 1911, se nota la existencia de cierta prestancia social en relación directa con la posesión de talleres en ciertas calles del recinto histórico. Así, en la calle del Colegio estaban los talleres de Manuel Hurtado L., José María Forero M., (zapateros) y del pintor Félix R. Landaek; en la calle del Coliseo estaban Puello hermanos (zapateros), Julio Blanch (sastre), en la calle de la Media Luna estaban los talleres de Prisco Pérez A., Simón Pérez R. (joyeros), Rufino Frías (zapatero); en ambas calles de Badillo se localizaban Vicente Rosito, Luis F. Herrera, Aquiles Salguedo B., Víctor Salgado T. (zapateros), Bartolomé Luque G. (carpintero), Perfecto Pedroza (tornero), Félix Arroyo (carpintero), Juan de D. Puerta (sastre); en la calle del Tablón estaban Fernando Moreno (platero), Juvenal Baena (carpintero), Eugenio Pautt (herrero), José María Leal, Marcelino Torres (sastres). El listado podría ser más largo, pero sólo queremos ilustrar la existencia de la mencionada relación.

También el crecimiento urbano permitió que algunos maestros de obras se diferenciaran del resto del gremio de los albañiles. Uno de los sectores más favorecido por el inicial desarrollo fabril fue el de los mecánicos, pues aquel otorgó una mayor valoración al conocimiento y al trabajo mecánico con relación a la destreza manual de naturaleza artesanal; esta estimación elevó el estatus del gremio de los mecánicos, surgido muy ligado a la industria del transporte y lo elevó por encima de otros gremios laborales. Síntoma de esa diferenciación fue que en 1894 el Taller Colombiano de Mortimer de Lima, ensanchó sus instalaciones y maquinarias, ofreciendo la novedad de un taller de fundición que empleaba calderas y en el que se producían las mismas y todas las piezas de ferrocarriles y vapores y anunciando que prontamente establecería taller de carpintería y ebanistería[132].

Notas

1 Sergio Paolo Solano, "Historiografía sobre las relaciones entre las instituciones y los artesanos en Hispanoamérica a finales de la Colonia", en Sonia Pérez y Sergio Paolo Solano (Cordinadores), *Pensar la historia del trabajo y los trabajadores en América, siglos XVIII y XIX*, , Iberoamericana/Vervuert, Madrid/Frankfurt 2016, pp. 17-58.

2 Richard Sennett, *El artesano*, Anagrama, Barcelona, 2009; Hannah Arendt, *La condición humana*, Paidós, Barcelona, 2003.

3 Fueron discursos persistentes sobre las diferencias entre las artes nobles y los oficios viles y sus correspondientes prácticas sociales, distinción que permitía a los plateros, herreros, ebanistas, pintores, sastres, maestros de obra, diferenciarse del resto de los menestrales gracias al conocimiento y la dedicación que demandaban sus oficios y a la prestancia que les procuraban. William Sewell jr., *Trabajo y revolución en Francia. El lenguaje del movimiento obrero desde el Antiguo Régimen hasta 1848*, Taurus, Madrid, 1992, pp. 41-50, 100-109; Tomás Pérez, "Privilegios, organizaciones gremiales y academias de bellas artes: el caso de Nueva España", en Beatriz Rojas (Coordinador), *Cuerpo político y pluralidad de derechos. Los privilegios de las corporaciones en Nueva España*, CIDE/Instituto Mora, México, 2007, pp. 189-214.

4 Eric Hobsbawm y Joan Scott, "Zapateros políticos" en Eric Hobsbawm, *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*, Crítica, Barcelona,1987, pp. 144-184.

5 Una primera fase historiográfica que escasamente incursionó en el análisis de los oficios está representada por los trabajos de Gustavo Vargas, *Colombia, 1854: Melo, Los artesanos y el socialismo*, Oveja Negra, Bogotá, 1972; Carmen Escobar, *La revolución liberal y la protesta del artesanado*, Fundación Universitaria Autónoma de Colombia/Fondo Editorial Suramericana, Bogotá, 1990; Orlando Pardo, *Los Pico de Oro: La resistencia artesanal en Santander*, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga 1998. Críticas desde la historia económica y de la política a las interpretaciones de los anteriores trabajos sobre Colombia pueden leerse en José A. Ocampo, "Comerciantes, artesanos y política económica en Colombia, 1830-1880", y Renán Vega, "Liberalismo económico y artesanado en Colombia decimonónica". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 22, 1990: 21-45 y 47-66 respectivamente. La segunda etapa tiene sus mejores exponentes en las investigaciones de Mauricio Archila, *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1991, pp. 383-392; Margarita Pacheco, *La fiesta liberal en Cali*, Universidad del Valle, Cali, 1992, pp. 57 y ss.; Francisco Gutiérrez, *Curso y discurso del movimiento plebeyo en Colombia 1849-1854*, CEREC/Universidad Nacional, Bogotpa, 1995, pp. 28-60; "La literatura plebeya y el debate alrededor de la propiedad en la Nueva Granada, 1849-1854", en Hilda Sábato (Coordinadora), *Ciudadanía política y formación de las naciones*, COLMEX/FCE, México,1999, pp. 181-200; Mario Aguilera, *Insurgencia urbana en Bogotá*, Colcultura, Bogotá, 1997; Renán Vega, *Gente muy rebelde, tomo 3. Mujeres, artesanos y protestas cívicas*, Pensamiento Crítico, Bogotá, 2002, pp. 88 y ss.; David Sowell, *Artesanos y política en Bogotá, 1832-1919*, Pensamiento Crítico/Círculo de Lectura Alternativa, Bogotá, 2006; Roicer Flórez Bolívar, "Ciudadanos y vecinos: un acercamiento al proceso de construcción del ciudadano en Cartagena durante el siglo XIX". *Historia Caribe*, 11, 2006: 111-128; Edwin Cruz, "El papel de los artesanos en la formación de lo público-político durante el siglo XIX colombiano", en Leopoldo Múnera y Nathaly Rodríguez (Editores), *Fragmentos de*

lo público-político Colombia siglo XIX, Universidad Nacional/La Carreta, Bogotá, 2009, pp. 255-297.

6 Alberto Mayor, *Cabezas duras dedos inteligentes*, Colcultura, Bogotá, 1997, pp. 69-176, 219-347; Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, "Historia social y literatura en Colombia a comienzos del siglo XX. Los sectores sociales medios en la novela Cosme de José Félix Fuenmayor". *Revista de Indias*, 71, (252), 2011: 601-622; Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Ministerio de Cultura/Observatorio del Caribe Colombiano/Universidad de Cartagena, Bogotá, 2003, pp. 55-78; "Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe Colombiano, 1850-1930". *Palobra*, 3, (9), 2008: 126-145; "Trabajo 'gente de bien' y nación en Colombia durante el siglo XIX". *Boletín Americanista*, LXI, (62), 2011: 219-239.

7 Entre los sectores subordinados del mundo urbano del Caribe colombiano en el siglo XIX, es el artesanado el que más sobresale en virtud de tres hechos significativos. Por una parte, porque entre esos sectores fue el que estuvo en el centro de las discusiones y definiciones sobre los depositarios de la ciudadanía política. Por otro lado, porque fue el sector que estuvo en mejores condiciones para utilizar los recursos introducidos por la República (prensa, participaciones en elecciones públicas, milicias, sociabilidades modernas, vida partidista, apropiación de diversos elementos de la cultura política liberal, protestas, rebeliones), expresando sus puntos de vista sobre los debates más relevantes de esa centuria (organización política, ciudadanía, trabajo, nación, libertades y propiedad), logrando sobrevivir unos registros históricos que sin ser abundantes, son más bondadosos que los existentes sobre otros grupos subalternos. Y, por último, porque es el sector sociocupacional en el que se puede medir de mejor forma el funcionamiento de los canales de movilidad socio-política abiertos por la República, en especial las relaciones entre la condición socio-racial, el trabajo, la ciudadanía y las apropiaciones y resignificaciones del discurso liberal.

8 En los estudios sobre estos temas el artesanado aparece como un dato de trasfondo. Ver: Alfonso Múnera, *El Fracaso de la nación*, Banco de la República/El Áncora, Bogotá, 1998, pp. 173-215; Aline Helg, *Liberty and equality in Caribbean Colombia, 1770-1835*, The University North Carolina Press, Chapel Hill, 2004, pp. 162-236; Marixa Lasso, *Myths of harmony. Race and republicanism during the age of revolution, Colombia 1795-1831*, University of Pittsburgh Press, , Pittsburgh, 2007, pp. 68-90.

9 Pilar Ponce y Arrigo Amadori, "Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis". *Revista Complutense de Historia de América*, 34, 2008: 15-42; Pilar Ponce, "Versatilidad social y poderes múltiples en la América colonial". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2007; Pilar López-Bejarano, "Dinámicas mestizas. Tejiendo en torno a la jerarquía, al trabajo y al honor. Nueva Granada, siglo XVIII". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2008, http://nuevomundo.revues.org/index19263.html

10 P. López-Bejarano, "Dinámicas mestizas".

11 "William Sewell jr., "Toward a post-materialist rhetoric for labor history", in Lenard R. Berlanstein (Editor), *Rethinking labor history: essays on discourse and class analysis*, University of Illinois Press, Urbana-Champaign, 1993, pp. 15-38.

12 Durante la Colonia la provincia de Cartagena abarcaba el territorio de la actual región Caribe comprendida entre el margen occidental del río Magdalena y el golfo de Urabá, integrando los territorios de los actuales departamentos del Atlántico,

Bolívar, Sucre, Córdoba y el archipiélago da San Andrés y Providencia. Durante la primera mitad del siglo XIX mantuvo ese nombre de origen colonial, y en el tercer cuarto de esa centuria recibió el nombre de Estado Soberano de Bolívar. A partir de 1886 se le conoció como Departamento de Bolívar, o Bolívar Grande. Sergio Paolo Solano, Roicer Flórez Bolívar y William Malkún, "Ordenamiento territorial y conflictos jurisdiccionales en el Bolívar Grande 1800-1886". *Historia Caribe*, 13, 2008: 65-119.

13 María Aguilera y Adolfo Meisel, *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena*, Banco de la República, Cartagena, 2009, pp. 21-57

14 José A. Blanco, "El censo del departamento del Atlántico (Partido de Tierradentro) en 1777", en José A. Blanco, *Atlántico y Barranquilla en la época colonial*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993, pp. 9-62; "Algunos aspectos sociales y económicos de la Barranquilla colonial", en *Atlántico y Barranquilla en la época colonial*, pp. 107-134. Francisco Vergara y Velasco, *Nueva geografía de Colombia*, tomo II, Banco de la República, Bogotá, 1974 [1901], p. 609; Miguel Samper, *Escritos económicos y políticos*, tomo I, Banco de la República, Bogota, 1977 [1898], pp. 222-223.

15 Sobre los talleres artesanales neogranadinos ver Alberto Mayor, *Cabezas duras y dedos inteligentes*, Colcultura, Bogotá, 1997, pp. 17-68; Diana Bonnett, "Oficios, rangos y parentesco. Los trabajadores de la Casa de la Moneda de Santafé 1620-1816". *Historia y Memoria*, 6, 2013: 103-141; Sergio Paolo Solano, "Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810". *Memorias*, 10, (19), 2013: 92-139; Luís Franco, "Los artesanos de Antioquia a fines del período colonial: una mirada a través de la Instrucción General para los Gremios de 1777". *Historia y Sociedad*, 26, 2014: 81-97; Diana Rodríguez, *El trabajo artesanal en Santafé durante la primera mitad del siglo XVII. El caso de la producción de vestido y calzado*, Becas de investigación historia colonial, ICANH, Bogotá, 2014; Laura Vargas, "Oficinas sin gremio: enseñando a pintar sin ordenanzas en el Nuevo Reino de Granada", en *Colegiales, pintores y escultores: formas de conocimiento en el periodo colonial*, Museo Colonial, Bogotá, 2016, pp. 19-30.

16 Sergio Paolo Solano, "Trabajo, 'gente de bien' y nación en Colombia durante el siglo XIX". *Boletín Americanista*, LXI, (62), 2011: 219-239.

17 Archivo General de la Nación, Sección Colonia (AGN, SC), Censos Varios Departamentos (CVD), t.8, doc.9, fs.75r.-131r.; doc.10, fs.132r.-164r.; t.6, doc.36, fs.259r.-260v.; doc.72, fs.615r.-619v.; AGN, SC, Miscelánea, t.44, doc.43, fs.945r.-957r.; t. 41, doc.27, fs.1004r.-1078v.; t.31, doc.8, fs.148r.-154v.; doc.39, fs.1014r.-1015v.; AGN, SC, Milicias y Marina (MM), t.48, doc.32, fs.725r.-734r.

18 A. Helg, *Libertad e igualdad*, pp. 185-193.

19 Sergio Paolo Solano, "Sistemas defensivos y trabajadores en Cartagena de Indias, 1750-1810", en Sonia Pérez Toledo (Coordinadora), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, UAMI, México, 2022, pp. 87-159.

20 En 1797 el comandante de artillería de Cartagena informó sobre todas las obras adelantadas para la defensa de la plaza, relacionando la cantidad de trabajadores que se movilizaba y la importancia de los artesanos. AGN, SC, MM, t.3, doc.59, fs.822r.-860v.

21 AGN, Sección Archivos Anexos (SAA) II, grupo 7, fondo Administración de Tabacos, Caja 1 Nóminas, Carpeta 2, fs.2r.-113r.; AGN, SAA-II, grupo 7, fondo Administra-

ción de Tabacos, Caja 73 Informes, carpeta 1, fs.3r.-17r.; Caja 2 Informes, carpeta 1, fs.94r.-96r.

22 Adolfo Meisel, "El situado de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces", en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (Coordinadores), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, COLMEX/Instituto Mora, México, 2012, pp. 193-211; Sergio Paolo Solano, "Gasto fiscal e inversiones en mano de obra libre en Hispanoamérica. El caso de Cartagena de Indias (1750-1810)". *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 24, (2), 2019: 195-232.

23 Sergio Paolo Solano, "Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX". *Theomai*, 31, 2015: 89-95; "Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810". *Memorias*, 10, (19), 2013: 92-139.

24 Para ampliar algunas ideas sobre los trabajadores del Apostadero colonial ver S. P. Solano, "Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo", 79-105.

25 M. Aguilera y A. Meisel, *Tres siglos de historia demográfica*, pp. 21-42. Para los resúmenes consultar: AGN, SC, MM, t.141, doc.122, f.1081r.; AGN, Sección Colecciones, Enrique Ortega Ricaurte, Serie Censos de Poblaciones, caja 12, carpeta 1, fs.11r.-12v.; AGN, Sección Mapas y Planos, fondo Mapoteca 7, referencia 1353, f.21r.

26 Manuel de Anguiano, "Descripción geográfica, militar y política de la ciudad de Cartagena de Indias", en Servicio Geográfico del Ejército (España), Depósito de la Guerra, Archivo de Planos, Estante J, Tabla 5, Cartera 2ª, Sección A, N°7, 1805, f.IIv.

27 Sobre una posible mejoría en el nivel de vida de la población urbana neogranadina ver Salomón Kalmanovitz, "El PIB de la Nueva Granada en 1800: auge colonial, estancamiento republicano". *Revista de Economía Institucional*, 8, (15), 2006: 161-183; "La agricultura de la Nueva Granada", en Adolfo Meisel y María Ramírez (Editores), *La economía colonial de la Nueva Granada*, FCE/Banco de la República, Bogotá, 2015, pp. 200-247; Salomón Kalmanovitz y Edwin López, "La economía de Santafé de Bogotá en 1810". *Revista de Historia Económica*, 30, (2), 2012: 191-223.

28 José Serrano, *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en tierra firme, 1700-1788*, Universidad de Sevilla/CSIC/EEHA, Sevilla, 2004, pp. 246-247, 276-277. Entre 1645 y 1699 el gasto en salarios fue del 56%. José Serrano, *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo XVII*, El Áncora, Bogotá, 2006, pp. 181, 196-197, 200-201, 208-209.

29 AGN, SC, MM, t.31, doc.150, fs.970r.-971v.; t.62, doc.34, fs.151r.-154v.; t.8, doc.34, fs.606r.-610v.; t.5, doc.7, fs.129r.-133v. Los datos de 1775 que aparecen en pesos y mensualidades los hemos convertido a jornales en reales.

30 Sergio Paolo Solano, "Pedro Romero, el artesano: trabajo, raza y diferenciación social en Cartagena de Indias a finales del dominio colonial". *Historia Crítica*, 61, 2016: 151-170.

31 Información sobre jornales correspondientes al periodo 1741-1808 en diversos oficios ligados a los sistemas defensivos puede consultarse en: AGN, SC, MM, t.3, doc.59, fs.822r.-860v.; t.5, doc.7, fs.129r.-133v.; t.8, doc.34, fs.606r.-610v.; t.31, doc.140, fs.970r.-971v.; t.62, doc.34, fs.151r-154v.; AGN, SAA I-16, GM, caja 6, carpeta 2, fs.14v., 17r., 43r., 44r., 45r., 46r.; caja 2, carpeta 16, fs.423r.-480v.; caja 16, carpeta 5, fs.35r.-40r.; caja 22, carpeta 20, fs.241r.-244r.; caja 23, carpeta 5, fs.236r., 237r., 239r., 263r., 420r.; caja 24, carpeta 8, fs.155r.-156r., 160r.-v., 163r.; caja 34, carpeta

5, fs.73r.; caja 56, carpeta 2, fs.676r.-776r.; caja 59, carpeta 1, fs.1r.-5v., 11r.-12r., 17r.-18r., 23r., 29r.-30r., fs.42r.-77r.; caja 72, carpeta 3, fs.432r.-458v.; caja 74, carpeta 6, fs.563r.-592r.; caja 85, carpeta 1, fs.15r.-47v.; caja 90, carpeta 1, fs.4r., 41r., 63r.; caja 90, carpeta 2, fs.144r.-v.; caja 100, carpeta 2, fs.288r.-313v.; 458r.

32 AGN, SC, CVD, t.8, doc.9, fs.75r.-131r., y doc.10, 132r.-164r.; AGN, SC, Miscelánea, t.44, doc.43, fs.945r.-957r.; t.41, doc.27, fs.1004r.-1079r.; AGN, Sección Mapas y Planos, Mapoteca 7, ref.:1353, f.21r.

33 AGN, SC, MM, t.48, doc.32, fs.725r.-734r.; AGN, SC, CVD, t.6, doc.36, fs.259r.-260v., doc.72, 615r.-619v.; AGN, SC, Miscelánea, t.31, doc.8, fs.148r.-154v.; doc.39, fs.1014r.-1015v.

34 Ver fuentes del cuadro 3-1.

35 AGN, SC, CVD, t.8, doc.9, fs.75r.-131v.; AGN, SC, MM, t.48, doc.32, fs.725r.-734r.

36 AGN SAA I-16, GM, caja 16, carpeta 5, fs.33r-39r., 79r-v; caja 16, carpeta 6, fs.80r.-81v., caja 16, carpeta 7, fs.87r.-90r., 93r.; caja 28, carpeta 1, fs.99r., 105r., 107r., 175r., 295r.-v, 297r., 396r.; caja 42, carpeta 9, fs. 468r.-469v., 474r.-v.; caja 56, carpeta 2, fs.676r.-679v.

37 AGN, SAA I-16, GM, caja 24, carpeta 2, fs.150r.-171r.

38 AGN, SAA I-16, GM, caja 23, carpeta 6, fs.235r.-457r.

39 AGN, SC, MM, t.48, doc.32, fs.725r.-734r.

40 AGN, SC, MM, t.8, doc.37, fs.703r.-709v.

41 Aunque no tratan de forma explícita sobre los gremios de artesanos, para ver las características del trabajo en establecimientos de propiedad de la corona consultar: Felipe Castro Gutiérrez, *Historia social de la Real Casa de Moneda de México*, UNAM, México, 2012, pp. 45-91, 123-179; Susan Deans-Smith, *Burócratas, cosecheros y trabajadores. La formación del monopolio del tabaco en la Nueva España borbónica*, Universidad Veracruzana/Instituto Mora/COLMICH/Gobierno del Estado de Veracruz, México, 2014, pp. 269-423.

42 Sonia Pérez Toledo, "Una vieja corporación y un nuevo discurso: los gremios de la Ciudad de México al finalizar la Colonia", en Brian Connaughton, Carlos Illades y Sonia Pérez Toledo (Coordinadores), *Construcción de la legitimidad política en México*, COLMICH/UAMI/UNAM/COLMEX, México,1999, pp. 89-106; René Amaro, *Los gremios acostumbrados. Los artesanos de Zacatecas 1780-1870*, UPN/UAZ, Zacatecas, 2002, pp. 63-89, 92-102; Francisco Quiroz, *Artesanos y manufactureros en Lima colonial*, IEP, Lima, 2008, pp. 202-216; Lyman Johnson, *Los talleres de la revolución. La Buenos Aires plebeya y el mundo del Atlántico, 1776-1810*, Prometeo, Buenos Aires, 2013, pp. 123-201.

43 Ver nombramiento de maestro mayor de albañilería en 1760 en: AGN, SC, Miscelánea, t.22, doc.10, fs.486r.-498v.

44 Ver nombramiento de capitán de maestranza de carpinteros de ribera y calafatería en 1761: AGN, SAA I-16, GM, caja 9, carpeta 9, f.333r.

45 AGN, SC, MM, t.22, doc.2, fs.59r.-67v.

46 Ver la Ordenanza de Matrícula de 1794 en AGN, SC, Miscelánea, t.134, doc.27, fs.225r.-227r.

47 Sobre la prolongación bajo la república de una cultura laboral y social originada en los gremios ver: René Amaro, *Los gremios acostumbrados*, 135-152; S. Pérez Toledo, "Una vieja corporación", pp. 89-106.

48 Sonia Pérez Toledo, *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la Ciudad de México, 1780-1853*, COLMEX/UAM, México, 1996, pp. 57-65; Amaro, *Los gremios acostumbrados*, 63-89, 92-102.

49 A. Meisel, "La crisis fiscal de Cartagena", 173-196.
50 *Ibid.*
51 AGN, SC, MM, t.37, doc.27, fs.629r.-642r.
52 "Representación de la Junta Provincial de Cartagena de Indias sobre los sucesos políticos acaecidos en el Nuevo Reino de Granada, 31 de agosto de 1810", en Jairo Gutiérrez y Armando Martínez (Editores), *La visión del Nuevo Reino de Granada en las Cortes de Cádiz (1810-1813)*, Academia Colombiana de Historia/UIS, Bogotá, 2008, p. 37. A finales de 1809 el comandante del apostadero se quejó al virrey porque Francisco Montes, gobernador de la provincia y plaza fuerte de Cartagena, ponía obstáculos para financiar las necesidades más elementales de la escuadra marítima. AGN, SC, MM, t.31, doc.138, fs.880r.-887v.
53 BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, septiembre 17 de 1810.
54 "Representación de Antonio Palacios, quien fue ministro y tesorero de la marina del Apostadero Naval de Cartagena de Indias, sobre el arreglo de sus cuentas antes de regresar a la Península. Cartagena, 13 de octubre de 1810", en Gutiérrez y Martínez, *La visión del Nuevo Reino de Granada*, p. 73.
55 Cifras sobre el costo de vida entre 1761 y 1808 pueden consultarse en: AGN, SC, Cabildos, t.2, doc.18, fs.647r.-675v.; AGN, SC, MM, t.31, doc.138, fs.880r.-887v.; AGN, SC, Miscelánea, t.7, doc.46, fs.628r.-635v.; t.61, doc.59, fs.882r.-890v.; AGN, SC, Abastos, t.2, doc.1, fs.1r.-30v., 55r.-59v.; t.9, doc.11, fs.570r.-635v., doc.17, 819r.-902v., 877r.-894v.; t.12, doc.22, f.639v.; AGN, SC, Virreyes, t.16, doc.109, fs.767r.-777v. doc.111, 798r.-800r.; doc.113, 814r.-820v.; doc.122, 850r.-854r.; doc.126, 864r.-870v.; doc.127, 872r.-877r.; AGN, SC, Policía, t.3, doc.85, fs.978r.-982r.; AGN, SAA I-16, GM, caja 22, carpeta 20, f.459v.; caja 28, carpeta 1, fs.595r. y v.; caja 32, carpeta 1, fs.329r., 377r.; caja 43, carpeta 1, fs.13r.-15r.
56 A. Meisel, "La crisis fiscal de Cartagena", 173-196.
57 Rafael Sevilla, *Memorias de un oficial del ejército español*, Editorial América, Madrid, 1916 [1877], p. 23.
58 AGN, SAA I-16, GM, caja 143, carpeta 3, f.134r.
59 Para los problemas presupuestales del Apostadero entre 1816 y 1818: AGN, SAA I-16, GM, caja 143, carpeta 3, fs.134r.-138v., 150r.-158v.; caja 143, carpeta 18, fs.720r.-740r.; caja 146, carpeta 1, fs.437r.-527r.; caja 156, carpeta 1, fs.762r-911r.
60 En 1823 se autorizó al Poder Ejecutivo nacional para negociar un empréstito de 300.000 pesos para invertir en la reparación de las fortificaciones. *Cuerpo de leyes de la República de Colombia, 1821 a 1827*, Imprenta de Valentín Espinal, Caracas, 1840, p. 262. En 1822 el jefe de ingenieros de Cartagena reprodujo el plan de defensa de la plaza elaborado en 1805 por Manuel de Anguiano por el temor a un posible asedio de la armada española. AGN, Sección República, fondo Secretaría de Guerra y Marina (SR), t.323, fs.693r.-785r. Pero en 1846 el Secretario de Guerra reconocía que las fortificaciones ya no desempeñaban papel de primer orden en la defensa de las costas en caso de ataques enemigos. *Informe del Secretario de Guerra de la Nueva Granada al Congreso Constitucional de 1847*, Imprenta de José Cualla, Bogotá, 1847, p. 8.
61 *Codificación Nacional, tomo V 1833, 1834 y 1835*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1925, p. 135.
62 *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Marina al primer Congreso Constitucional de Colombia en el año de 1823*, Imprenta del Estado, Bogotá, 1823, p. 3.

63 *Exposición que el Secretario de Estado en el Despacho de la Marina de la República de Colombia hace al Congreso de 1827 en los negocios de su Departamento*, Imprenta de P. C., Bogotá, 1826, p. 7.

64 *Codificación Nacional, tomo II 1826 y 1827*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1926, pp. 441-442.

65 *Exposición que hace al Congreso de la Nueva Granada en 1833 el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina*, Imprenta de B. Espinosa, Bogotá, 1833, pp. 40-41, 43; *Exposición que hace al Congreso constitucional de la Nueva Granada en 1834, el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, sobre los negocios de su Departamento*, Imprenta de Espinosa, Bogotá, 1834, pp. 20-26.

66 *Exposición que el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina del gobierno de la República de la Nueva Granada hace, sobre los negocios de su Departamento, al Congreso en sus sesiones de 1839*, Imprenta Espinosa, Bogotá, 1939, p. 52; Tomás C. de Mosquera, *Estado general de los buques de guerra de la república, con expresión del personal y armamento de cada uno de ellos*, Bogotá, 1840.

67 *Informe general del Secretario de Hacienda al Congreso de 1845*, Imprenta de José Cualla, Bogotá, 1845, p. 63.

68 *Informe del Secretario de Guerra de la Nueva Granada al Congreso constitucional de 1847*, Imprenta de José Cualla, Bogotá, 1847, p. 16

69 *Exposición que hace el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda sobre los negocios de su departamento al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1841*, Imprenta de José Cualla, Bogotá, 1841, p. 17.

70 AGN, Sección Colecciones (SC), fondo Enrique Ortega Ricaurte, Caja 5, Armada Nacional, carpeta 1, leg.1. fs.220r., 222r.

71 *Exposición que hace al Congreso de la Nueva Granada en 1833 el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, pp.* 35, 50.

72 *Exposición que hace el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda sobre los negocios de su Departamento, al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1839*, pp. 49-52.

73 *Informe que presenta el Intendente General de la Secretaría de Guerra y Marina al Secretario de Guerra,* Imprenta de José A. Cualla, Bogotá, 1846, p. 18.

74 AGN, SAA I-16, GM, caja 102, carpeta 11, fs.255r.-277r.

75 AGN, SC, MM, t.47, doc.31, f.477r.

76 *Exposición que hace al Congreso de la Nueva Granada en 1833 el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina sobre los negocios de su cargo*, Imprenta de B. Espinosa, Bogotá, 1833, p. 36.

77 *Reglamentos 1º y 2º del Real Cuerpo de Artillería para los dominios de Indias y Canarias*, Imprenta Real, Madrid, 1808, pp. 86-94.

78 *Reglamento espedido por la prefectura general del Magdalena para sistematizar la cuenta y razón de artillería, mandando observar con la reforma que establece los reglamentos 1º y 2º espedidos por el gobierno español en 1807 para el servicio de esta arma en Indias y Canarias y se insertan en la parte que rigen*, Cartagena, Imp. por Manuel María Guerrero, 1829, pp. iii-iv, xviii-xxi.

79 *Proyectos de ley que se someten a la sanción del Congreso*, Bogotá, 1823, p. 2.

80 *Codificación Nacional, tomo V, 1833, 1834 y 1835*, 556; *Codificación Nacional, tomo VI, 1836 y 1837*, p. 367.

81 AGN, SR, Comisaría de Guerra (CG), t.11, doc.5, fs.131r.-153v.

82 AGN, SC, Miscelánea, t.54, doc.1, f.173r.

83 S. P. Solano, "Pedro Romero", 151-170.

84 *Proyecto de ley orgánica de la marina colombiana presentado a la honorable Cámara de Representantes por la Comisión de Guerra y Marina*, Imprenta de la República, Bogotá, 1823, p. 3.

85 AGN, SC, MM, t.8, doc.37, fs.703r.-709v.

86 Jorge Conde y Edwin Monsalvo, "Oficios y categorías ocupacionales en los primeros censos republicanos en la provincia de Cartagena". *Diálogos*, 17, (2), 2016: 146.

87 Roicer Flórez Bolívar y Sergio Paolo Solano, "Los años de las dificultades: la Caja de Ahorros de la Provincia de Cartagena, Nueva Granada, 1843-1853". *América Latina en la Historia Económica*, 21, (2), 2014: 116-144.

88 José P. Urueta, *Cartagena y sus cercanías*, Tipografía Donaldo Grau, Cartagena, 1886; Raúl Porto del Portillo, *Los próceres de Cartagena*, vol. 2, Imprenta Departamental, Cartagena, 1943; Gabriel Porras, *La magna epopeya de Cartagena*, Temis, Bogotá, 1965.

89 Juan José Nieto, "El ciudadano Juan José Nieto contesta", en Gustavo Bell (Compilador), *Selección de textos políticos-geográficos e históricos*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993, p. 39.

90 Fabio Zambrano, "Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia", en Alberto Abello y Silvana Giaimo (Compiladores), *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano*, Observatorio del Caribe Colombiano/FONADE/ Universidad del Atlántico, Cartagena, 2000, pp. 1-95. En 1905 sólo Cartagena y Barranquilla estaban por encima de los 30.000 habitantes, 64 municipios oscilaban entre los 2.000 y las 5.000 almas y 27 no llegaban a las 2.000 personas.

91 Para el caso de Bolívar ver *Geografía económica de Colombia. Atlántico*, Contraloría General de la República, Bogotá, 1936, p. 70. En el Magdalena aparece un porcentaje de artesanos del 31% de la PEA, cifra que sin duda debe ser equivocada. F. Vergara, *Nueva geografía de Colombia*, tomo II, pp. 799; tomo III, pp. 866-867, 928. Las cifras sobre otros Estados pueden leerse en C. Escobar, *La revolución liberal y la protesta del artesanado*, pp. 74-76.

92 Sobre el comportamiento demográfico del Magdalena Grande ver Luis Alarcón, Jorge Conde y Adriana Santos, *Educación y cultura en el Estado Soberano del Magdalena (1857-1886)*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 2002, pp. 25-31.

93 "Informe anual del gobernador de la Provincia de Sabanalarga", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, agosto 4 de 1875.

94 D. Sowell, *Artesanos y política en Bogotá*, p. 136. BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, abril 5 de 1849; "A los artesanos", BBC, *La Democracia*, Cartagena, abril 20 de 1849. O. Fals, *El presidente Nieto*, pp. 91B-116B. Contra la solicitud de proteccionismo ver: "A los artesanos", BBC, *La Democracia*, Cartagena, mayo 10 de 1849.

95 El impacto de esta epidemia se ve cuando se compara el comportamiento demográfico intercensal entre el censo de 1851 y 1843, en el que se manifiesta un decrecimiento de la población de Cartagena y Santa Marta, mientras que Barranquilla tuvo el crecimiento más bajo durante todo el siglo XIX. Joaquín Posada Gutiérrez, *Memorias histórico-políticas*, tomo III, Imprenta Nacional, Bogotá, 1929 [1863], pp. 390-392. Acerca del impacto de la epidemia en Mompox ver Pedro Salcedo, *Apuntaciones historiales de Mompox*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 1987 [1841], p. 48. Para el caso de Barranquilla, ver ACMB, *Libro de 1850, Comisiones*, "Informe de Apolinar Macías, recolector de diezmos de la villa de Barranquilla al Cabildo Municipal (enero 25 de 1850)".

96 Sobre la protesta de los artesanos momposinos en 1859 ver Jaime Jaramillo Uribe, "Las Sociedades Democráticas de Artesanos y la coyuntura política y social colombiana de 1848". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 8, 1976: 15-16. "Informe del gobernador de la Provincia de Mompox", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, julio 23 de 1878; Archivo Histórico del Departamento del Magdalena, "Informe del prefecto de Santa Marta. 1864". Caja No. 10.

97 "Decreto Número 176, por el cual se establece en la ciudad de Mompox una escuela de sombrerería", en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea del Departamento de Bolívar [...] 1888*, pp. 102-103.

98 "Informe del gobernador de la provincia de Mompós", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, enero 13 y agosto 31 de 1867; Sobre la fábrica de loza ver: "Ley 46 que fomenta una industria", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, noviembre 28 de 1878; "Nueva industria", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, julio 20 de 1879. Sobre un analista de 1880 el trabajo de la sombrerería lo realizaba "[...] la mujer generalmente, quien le consagra las horas que puede vacar a las ocupaciones domésticas". M. Samper, *Escritos económicos y políticos*, tomo I, pp. 222-223.

99 En 1822 un grupo de mercaderes ingleses que tenían en Jamaica su base de operaciones, recomendaba al comercio británico exportar hacia Colombia clavos, hierro, cacerolas metálicas, braceros, azadas, machetes, tachuelas, cuchillos, tijeras, navajas, sierras, herramientas para carpinteros, así como el envío de expertos en ensamblajes, toneleros, herreros, cerrajeros, relojeros, plateros y otros artífices. Divulgaciones de este tipo orientaban a los comerciantes extranjeros a invertir capitales en el tráfico de artículos que se consideraban apetecidos por la población colombiana. *Colombia. Relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política de este país*, tomo 2, Banco de la República, Bogotá, 1979 [1822], pp. 155-158. En 1847 un periódico de Santa Marta anunciaba la importación y venta de formones, escoplos, tornos para maderas, serruchos, sierras, láminas de cobre, tijeras de acero, medidas para sastres, almohazas, alambres, tirabuzones, cuchillos para zapateros, barras de hierro, tiraderas de madera, palustres, palas de hierro, hachas, billamarquines, puntillas, garlopas, berbiquíes, garlopines, barrenas, destornilladores, hebillas, bocallaves, remaches, papel de lija, pegante cola, pasadores, bisagras de hierro, etc. Tres años después, una publicación cartagenera también anunciaba la introducción al país de fuelles para herreros y plateros, goznes, cepillos para carpinteros, tornillos, machetes, navajas, balanzas, cedazos de alambre, gratas, bruñidores, sopletes, limas, etc. "Despacho de aduana", BBC, *Gaceta Mercantil*, Santa Marta, 1847, varios números; "Ojo, ojo!", BBC, *La Democracia*, Cartagena, 1850, varios números. Con el paso de los años creció la variedad de herramientas importadas, las que se vendían en los almacenes de las ciudades de la región. "Lista de objetos comprados para el remolcador", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, mayo 5 y 25 de 1879.

100 "A los artesanos", BBC, *La Democracia*, Cartagena, mayo 10 de 1849. Según el censo de 1843 en toda la provincia de Cartagena había 20 artesanos no nacionales entre las 207 personas no originarias del país que habitaban en esta unidad político-administrativa, en su mayoría dedicadas al comercio. "Resumen del censo general de extranjeros", BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, septiembre 17 de 1843. En este año había en Barranquilla 31 extranjeros, veintisiete de los cuales se dedicaban al comercio. Sergio Paolo Solano, "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla en la primera mitad del siglo XIX". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 21, 1989: 24-34; ACMB, *Libro de 1848, Varios*; BBC, *La Democracia*,

Cartagena, enero 2, febrero 13 y abril 29 de 1851. En 1842 Félix Dago, curtidor y zapatero francés fundó en Barranquilla una pequeña talabartería. En 1851 el también francés C. Bachelot enseñó dibujo natural en la Escuela de Medicina de la Universidad de Cartagena, y ejerció como profesor de artes y oficios en el Colegio Nacional recién establecido en esta ciudad, al tiempo que ofrecía sus servicios para enseñar dibujo y pintura. "Arriba la industria", BBC, *La Democracia*, Cartagena, mayo 10 de 1851. El inglés J. A. Etzler ofreció sus servicios para enseñar matemáticas, náutica, arquitectura, dibujo, mecánica y taquigrafía. Lo mismo hizo el también galo J. Danglade, quien promocionaba sus conocimientos en pirotecnia. En 1852 la Cámara de la provincia de Sabanilla ofreció exoneración de impuestos a los artesanos extranjeros que se radicaran en su territorio. "Ordenanza II. Promoviendo la inmigración de trabajadores nacionales y extranjeros", BNC, *La Regeneración de Sabanilla*, Barranquilla, noviembre 25 de 1852. Para 1866 residían en Barranquilla 21 foráneos dedicados a varios oficios, además de seis artistas y seis ingenieros. El censo de Barranquilla en ACMB, *Libro de 1866, Censo*, 3 tomos. En 1876 estaban radicados en esta ciudad nueve artesanos foráneos. El hecho que sean clasificados entre los contribuyentes indica que sus talleres y producciones eran de alguna consideración. "Lista de los individuos del distrito de Barranquilla, obligados a pagar el impuesto sobre la renta en el año de 1876", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, febrero 9 de 1876, y "Lista de los individuos obligados a pagar el impuesto sobre la renta...", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, septiembre 18 de 1878. En el tercer cuarto del siglo XIX estuvo en Cartagena el latonero italiano Blas Cantisano, y a la vuelta del siglo XX Blas Ferrari, de igual nacionalidad. "Blas Cantisano y cía." y "Hasta luego, Blas Ferrari", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 24 de 1879 y mayo 1 de 1904. En Santa Marta los oficios se distribuían entre 77 albañiles, 65 sastres, 55 carpinteros, 40 zapateros, 11 plateros, 11 panaderos, 8 tipógrafos, 6 enfardeladores, 4 holleros (sic), 2 alfareros, 2 relojeros, 2 herreros, 1 pintor, sombrerero, hojalatero, findalero, armador y barbero. Archivo Histórico del Departamento del Magdalena, "Censo de la ciudad de Santa Marta, 1870". Caja No. 9, Legajo No. 8, tomo XVI.

101 "Arriba la industria", BBC, *La Democracia*, Cartagena, mayo 10 de 1851.

102 S. P. Solano, *Puertos sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, pp. 55-78.

103 Antonio Martínez y Rafael Niebles (eds.), *Directorio comercial de Barranquilla*, Barranquilla, El Comercio, 1892, pp. 138-157; E. Rasch S., *Guía comercial ilustrada de Barranquilla*, pp. 82-98; BME, 11, 1933, pp. 50-52; J. R. Vergara y F. E. Baena, *Barranquilla su pasado y su presente*, p. 98; BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, septiembre 18 de 1878. Según el censo de 1875 en Barranquilla estaban residenciados 33 ingenieros. BNC, *El Promotor*, Barranquilla, mayo 1 de 1875.

104 "Informe del gobernador de la provincia de Chinú", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, agosto 12 de 1882.

105 Louis Striffler, *El río Sinú*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 1922 [1875], p. 13; *El río San Jorge*, Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y San Jorge/ Fundación Universitaria Luis Amigó, Monteria, 2008 [1882], pp. 28-32; Eliseè Reclus, *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 1935 [1869], p. 46; Isaac Holton, *La Nueva Granada. Veinte meses en los Andes*, Banco de la República, Bogotá, 1981 [1857], p. 89.

106 Bruce Le Roy Gordon, *El Sinú. Geografía humana y ecológica*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1983, pp. 128-136. La débil economía mercantil es descrita por un analis-

ta de finales del siglo XIX: "[...] cada hacendado sabe curtir el cuero necesario para la clásica *QUIMBA* (abarca), que es el calzado más en uso, o fabricar una angarilla con el machete, único instrumento que emplea; ó hacer *JILONES* (sacos de cuero), con la piel de las vacas y todo esto con pausa sin igual". F. Vergara, *Nueva geografía de Colombia*, tomo II, p. 609. Sólo en el siglo XVIII comenzó a desarrollarse la sombrerería como un oficio femenino. Víctor Patiño, *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*, tomo VIII, Instituto Caro y Cuervo, Bogotá, 1993, pp. 323-324.

107 AHDA, Sección 1, Notaría Primera de Barranquilla, *Libro de 1823*, tomo único, E. P. No. 98, de junio 28 de 1831. En 1839 Juan José Nieto anotó que Barranquilla era "... un astillero perpetuo en la construcción de buques para la navegación del Magdalena, en el cual se emplea gran parte de la población". Juan José Nieto, "Geografía histórica, estadística y local de la Provincia de Cartagena, República de la nueva Granada descrita por cantones", en Gustavo Bell (Compilador), *Selección de textos políticos-geográficos e históricos*, p. 169. Para una descripción del rústico utillaje utilizado por los aserradores a mediados del siglo XIX, ver I. Holton, *La Nueva Granada*, p. 38.

108 "Informe del gobernador de la provincia de Chinú", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, agosto 12 de 1882.

109 AHDA, Sección 1, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1828, tomo único, E. P. No. 145 de mayo 7 de 1832; Daniel Lemaitre, *Poesías y corralitos de piedras*, Corporación Financiera del Norte, Cartagena, 1983 [1948], pp. 72 y 226-227.

110 Luis C. Lorduy, *Entre bandurrias y garlopines. Los artesanos músicos de Cartagena, 1910-1920*, tesis para optar al título de historiador, Universidad de Cartagena, Cartagena, 2008.

111 "Nuevo torno", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 6 de 1882.

112 S. P. Solano, *Puertos sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, pp. 55-78.

113 Don Ramiro, *Mis entrevistas*, Barranquilla, 1928. Sobre los trapiches ver AHC, *Eco Sinuano*, Montería, julio 22 de 1915.

114 S. P. Solano, *Puertos sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, pp. 70-78.

115 "Ordenanza 26, sobre estadística e inmigración", "Ordenanza 29, por la cual se organiza una exposición de productos nacionales en la capital del Departamento", en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea del Departamento de Bolívar, en sus sesiones ordinarias de 1888*, Tipografía de A. Araujo, Cartagena,1890, pp. 47-49, 53-54.

116 Frank Safford, *El ideal de lo práctico: El desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia*, El Ancora/Universidad Nacional, Bogotá, 1989, pp. 73-121.

117 I*bid.*, pp. 316-317.

118 Sobre esas iniciativas durante la primera mitad del siglo XIX ver Sergio Paolo Solano, "Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX". *Historia y Cultura*, 3, 1994.

119 El mejor indicador de este atraso son las difíciles condiciones de vida de sus ejercitantes, las que se deducen de sus escasas capacidades de ahorro y de endeudamiento como se comprueba en los balances semestrales de la Caja de Ahorro de la provincia, en los que las sumas prestadas a los artesanos ocupan el penúltimo lugar, sólo aventajando a los labriegos. "Caja de Ahorro de la provincia", BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, junio 18 de 1847, enero 23 de

1848 y enero 27 de 1850; los listados de personas obligadas a pagar el servicio personal subsidiario corroboran lo afirmado, pues en la última categoría, la de "los menos acomodados", aparece el mayor número de artesano. Sergio Paolo Solano, "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla en la primera mitad del siglo XIX". *Boletín Cultural y Bibliográfico, 22,* 1989.

120 "Exposición que presenta el Secretario de Instrucción Pública...", BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, abril 27 de 1899; también ver "Revolución de 1839 y 1840", BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena,* Cartagena, enero 29 de 1843.

121 "Qué es un gobierno socialista?", BBC, *La Democracia*, Cartagena, febrero 20 de 1851; "Petición de la Cámara Provincial sobre supresión de la Universidad del Magdalena y aplicación de sus rentas a la educación industrial", BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, octubre 2 de 1842; abril 11 y septiembre 19 de 1847; "Escuelas-talleres", BLAA, *El Artesano,* Cartagena, marzo 24 de 1850.

122 El inventario es el siguiente: máquina para taladrar, tornillos giratorios, tornillos fijos, fraguas dobles, fuelles manuales, martillos medianos y machos, chase para aplanar, cortafríos, escofines, mollejones, tarrajas dobles, sierras para metales, berbiquíes, compases, escuadras, tenazas, llaves zapatas, yunques, tornos, corta tubos, serruchos, hachas, tijeras corta hojalata, limas, brocas, esmeriles, barrenas. También tenían una sección de ebanistería con máquinas movidas por vapor y sus respectivas calderas. "Producto del taller de cerrajería en junio de 1882", BBC, *Diario de Bolívar,* Cartagena, agosto 23 de 1882; "Cerrajería", BBC, *El Porvenir,* Cartagena, mayo 11 de 1879; "Taller de Ebanistería y Taller de Cerrajería", en *Compilación de documentos referentes a los bienes del departamento,* pp. 114-117; "Informe del presidente de la Sociedad Anónima Industrial y de Beneficencia, al Secretario General del Estado", BBC, *Diario de Bolívar,* Cartagena, febrero 17 de 1878 e "Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 23 de 1879. "Ley de diciembre 3 de 1857. Sobre Instrucción Pública", BBC, *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar,* Cartagena, diciembre 20 de 1857; "Mensaje del Gobernador del Estado de Bolívar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1858" y "Decreto del 26 de marzo, orgánico para los Colegios del Estado", BBC, *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar*, Cartagena, octubre 10 de 1858 y abril 15 de 1860. Archivo Histórico del Magdalena, *Informe del gobernador Goenaga. 1890. Impresos,* p. 49. Los datos relativos al Magdalena los tomamos de Luís A. Alarcón, *Sociedad y política en el Estado del Magdalena, 1857-1886,* Tesis de Maestría en Historia, Universidad Nacional/Universidad del Atlántico, Barranquilla, sf.

123 "Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena"; "Informe del Director de Instrucción Pública del Estado" e "Informe del Gobernador de la provincia de Barranquilla", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, julio 26, agosto 16 y 17 de 1878.

124 A este respecto el caso de Barranquilla es muy diciente, pues un análisis de los rubros presupuestales destinados a la educación pública permite ver que su crecimiento no se compadece con el aumento de la población en edad escolar, existiendo un déficit subsanado en parte por la educación privada. Así, entre los años de 1878, 1887, 1902, 1913, 1921 y 1935, el presupuesto educativo fluctuó del 14% al 8%, 9%, 14%, 9% y 6% respectivamente. Mientras esto sucedía, la relación entre la población en edad escolar con la población total de dicha ciudad pasó del 5% en 1883 al 7% en 1931, y en esos mismos períodos las escuelas públicas se multiplicaron por dos y las privadas lo hicieron por siete. ACMB, *Libros de Acuerdos*. Varios años; *Mensaje del presidente constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Legislativa en Sus sesiones ordinarias de 1883*, Tipografia de A. Araújo, Cartagena,

1883, p. 86; BME, 15, 1934; E. Rasch S., *Guía comercial de Barranquilla*. En 1896 en la Provincia de Barranquilla (actual departamento del Atlántico), de 60.000 habitantes apenas 1.400 niños asistían a las escuelas. "Informe que presenta el Inspector de Instrucción Pública de la Provincia de Barranquilla", BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, enero 6 de 1897.

125 Jesús Bejarano, *Economía y poder*, Sociedad de Agricultores de Colombia/CEREC, Bogotá, 1985, capítulos I y II; F. Safford, *El ideal de lo práctico*, pp. 128 y ss.

126 *Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar 1890* No. 1, Cartagena, Gobernación de Bolívar, 1891, p. 48. Sin embargo, en el caso de Barranquilla un directorio comercial publicado en 1892 trae cifras más abultadas: 50 herreros, 6 sastres, 139 carpinteros, 8 latoneros y 17 plateros. A. Martínez y R. Niebles, *Directorio comercial de Barranquilla*, pp. 102-160.

127 BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, diciembre 19 de 1875; marzo 17 y abril 20 de 1883; BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, septiembre 30 de 1886. Muchos más datos en *Compilación de documentos referentes a los bienes del departamento y a otros asuntos del ramo de hacienda*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1969.

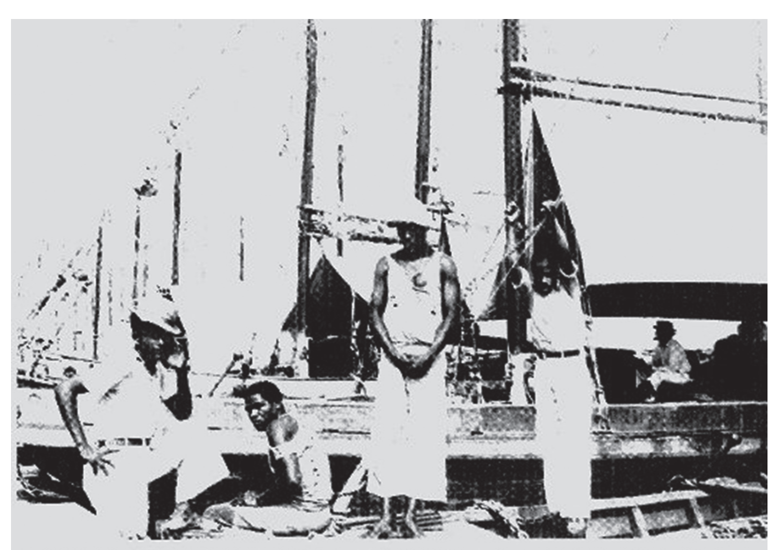
128 D. Lemaitre, *Poesías y corralitos de piedras*, p. 137. M. Vásquez, fundador de la sastrería "Progreso" en 1928 se había desempeñado en la sastrería Moderna como oficial de corte; en ese mismo año, Antonio Yandroep, oficial de corte de calzado se retiró de la fábrica Faitala y fundó la zapatería "La Verdad". Don Ramiro, *Mis entrevistas*, pp. 346 y 476. "La sastrería Moderna", AHDA, *El Liberal*, Barranquilla, marzo 20 de 1910; "Sastrería Imperial", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, enero 27 de 1914; "Sastrería Colombiana", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero 19 de 1906; "La Rehabilitada", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 25 de 1897; "La Elegancia", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 8 de 1894; "Sastrería Alemana", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 23 de 1893; "Sastrería de John Francis Gómez", AHC, *La Tribuna*, Cartagena, diciembre 5 de 1914. En 1911 en Cartagena había 6 sastrerías y 16 años después había 26. En Barranquilla en 1891 había 6 y en 1910 eran 10. F. Valiente, *Cartagena ilustrada*, p. 243; J. Montoya, *Cartagena, su pasado, su presente*, p. 146; A. Martínez y R. Niebles, *Directorio comercial de Barranquilla*, y E. Rasch S., *Guía comercial ilustrada de Barranquilla*. En 1919 para efectos fiscales las sastrerías cartageneras se clasificaban en 3 categorías. "Impuestos municipales", en BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 27 de 1919. Miguel Goenaga, *Acción costeña*, Barranquilla, 1926, pp. 42, 184. En 1920 llegó a Barranquilla el boyacense Gabriel A. Vargas y fundó la sastrería El Comercio con un capital de $200; en ella hacía ropa estilo europeo con lino irlandés y paño inglés; durante los años de 1940 organizó con sus hijos la famosa Casa Vargas, con un capital de $400.000. *Atlántico 50 años*, Barranquilla, Corporación Cívica, 1960. "La huelga de sastres", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, octubre 31 de 1927.

129 Sobre algunas características del sector del calzado en Barranquilla durante el último período finisecular ver Sergio Paolo Solano y Jorge Conde, *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1993, pp. 47-49, 139-143; BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 20 y 25 de 1919.

130 Sobre la evolución del discurso de la prensa ver: "La opinión pública", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, julio 28 de 1912. También ver los primeros editoriales del periódico AHC, *La Unión Comercial* editado en Cartagena desde 1915.

131 BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 12 de 1894; BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, febrero 1º y abril 12 de 1878.

132 "Taller Colombiano", en BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 18 de 1894.



Unos estibadores cargadores de muelle hacen una pausa de sus faenas entre los veleros.
Helmut Betheke, 1940.

4
Trabajadores portuarios y del transporte de carga

Presentación

Hasta comienzos del decenio de 1980 los trabajadores de los puertos latinoamericanos y de los medios de transportes ligados a estos (vapores marítimos y fluviales, pequeñas y medianas embarcaciones movidas por fuerza eólica y humana, ferrocarriles) habían llamado la atención de los estudiosos porque sus protestas, gremios y movilizaciones abanderaron los movimientos sociales de la primera mitad del siglo XX, y porque servían para medir la influencia de las ideologías radicales[1]. Resumido en sus líneas gruesas el modelo de estudio suponía que la radicalidad asumidas por las luchas de estos trabajadores obedecía a su alto grado de concentración, a su importancia para unas economías agroexportadoras que dependían de los puertos y medios de comunicación modernos, a las influencias culturales extranjeras que se movilizaban por los puertos, las que aportaron ideologías radicales y a que por las dificultades del Estado para distanciarse de los mismos sus formas de acción eran violentas[2].

Desde los años 1980 a esta parte se ha incrementado la agenda de investigaciones gracias a los replanteamientos llevados a cabo en el cuerpo de ideas relativas al puerto[3] y a los grupos humanos a él vinculado. En efecto, por un lado los estudios han agregado nuevos trazos a las tradicionales imágenes que se tenían sobre el puerto, concepto que usualmente evocaba tres ideas: la un sitio orillero destinado al intercambio y almacenaje de mercaderías y al tráfico humano[4]; la de una

área que demandó la construcción de obras de ingeniería para facilitar las operaciones de las embarcaciones y para construir fortificaciones para defenderse de los ataques de los enemigos; y por último la de una especie de telón de fondo de las protestas sociales modernas. Ahora se reclama con creciente insistencia una imagen en la que estén presentes los distintos sectores sociales, las instituciones, las formas de vida, las ocupaciones, sus conflictos y muchos otros aspectos de la vida social, cultural y política. Por eso, el estudio de las protestas, organizaciones gremiales e influencias políticas de los trabajadores portuarios se ha integrado con los análisis acerca de la diversidad y la jerarquía de las actividades desarrolladas por sus habitantes, las peculiares relaciones entre los hombres y la naturaleza (aguas, vientos, navegación), la cultura, las instituciones, y las formas de vida. De igual forma, se presta atención a las características de los oficios, sus estratificaciones, los niveles de prestancia social que producían, los salarios, las técnicas empleadas en los trabajos, la vida cotidiana, la construcción de identidades sectoriales, las relaciones conflictivas con el Estado y los empresarios, sus gremios, las formas de contratación y de salarios, la naturaleza de sus conflictos sociales, y en muchos otros aspectos. Esa agenda de investigaciones también se desarrolla para el caso de los trabajadores del transporte fluvial en algunas áreas de Latinoamérica que poseían características de territorios de fronteras[5].

Por otro lado, las investigaciones sobre el mundo del mar y fluvial también sufrieron parecidas transformaciones en ese decenio, al ampliar su agenda investigativa, pues al lado de los estudios sobre la tecnología y la guerra marítima aparecieron temas como el análisis de los marineros y los trabajadores en los docks, astilleros, bodegas, talleres y slip de tierra firme. Trabajos pioneros como los de Marcus Rediker sobre la vida de los marineros y piratas a bordo de los barcos de las colonias de Norteamérica en la primera mitad del siglo XVIII y sus con-

flictos con capitanes y contramaestres, introdujeron nuevas dimensiones en los estudios sobre los tripulantes de los barcos (jerarquía de los oficios, trabajo asalariado, disciplina laboral, castigos, cultura, promoción en los oficios)[6].

De los tantos aspectos que se vienen investigando llama la atención el de las relaciones conflictivas entre la oferta laboral, las formas de contratación y las mediaciones de las organizaciones gremiales de los trabajadores en el control sobre la mano de obra. El tema lo planteó por vez primera Eric Hobsbawm al estudiar las restricciones a la oferta laboral establecida por los gremios de los trabajadores portuarios especializados en un ensayo sobre los sindicatos de los puertos ingleses publicado en 1964[7]. En fechas recientes se ha introducido nuevamente gracias a una historiografía social interesada en mostrar que los conflictos en torno al trabajo también eran posibles en el ámbito del mercado, replanteándose la idea de que solo se desarrollaban en la esfera de la producción.[8] Se han incrementado los estudios que conciben al mercado del trabajo no calificado como un espacio de disputa entre los trabajadores y sus gremios, y los empresarios y el Estado.[9]

Brasil quizá es el país latinoamericano donde más se ha avanzado en esta dirección debido a que por las dimensiones de su economía y de sus ciudades portuarias y por las características de los movimientos sociales, los trabajadores portuarios han llamado la atención de los historiadores. Para el tema que nos interesa sobresalen los trabajos de María Velasco e Cruz[10] y Fernando Teixeira da Silva[11] sobre las relaciones entre los estibadores y los empresarios del transporte en el puerto de Santos durante la Primera República (1889-1930) y el periodo de entreguerras mundiales (1920-1940) respectivamente. Ambos trabajos muestran el conjunto de circunstancias de la vida portuaria (intermitencia del movimiento de carga, escasa tecnología, tradiciones socioculturales, militancia política de las direcciones gremiales) como también

el despliegue de las estrategias por parte de los trabajadores para controlar la oferta laboral por medio de sus organizaciones gremiales. El control de los trabajadores por parte de los empresarios enfrentaba dificultades en la naturaleza del trabajo en los puertos, tales como la escasa división técnica del trabajo, la precaria mecanización de las operaciones de movilización de la carga, la informalidad y eventualidad del trabajo en los puertos cuando se le compara con el trabajo fabril, sirvieron para generar una cultura de resistencia que favoreció el desarrollo de formas de acción directa. La expresión *closed shop* (tienda cerrada) indica el logro alcanzado por los trabajadores cuando sus sindicatos se convirtieron en proveedores de la mano de obra necesitada por las empresas portuarias y del transporte, lo que tenía especial significado en este puerto pues una empresa inglesa monopolizaba la movilización de la carga. Y fue un beneficio alcanzado en el contexto de los años 1920 cuando el puerto se vio congestionado de carga, haciendo vulnerable a los empresarios. En esos años los trabajadores lograron abolir a los intermediarios y que sus gremios controlaran el mercado laboral.

En este capítulo analizamos algunas características sociales y culturales de los trabajadores cargueros o braceros de los puertos, el sector laboral más numeroso de las actividades portuarias y del transporte, y a los trabajadores portuarios, de los astilleros, del transporte fluvial moderno y de los ferrocarriles[12]. Uno de los supuestos del que partimos es que este grupo, si lo comparamos con el fabril, se caracterizó por su mayor libertad de movimiento, mayores contactos sociales y culturales con otros conglomerados sociales y con menos controles externos sobre su independencia. Este hecho guarda relación tanto con las características de la cultura popular del Caribe colombiano como con el carácter comercial y portuario de sus principales centros urbanos, escenarios para una vida más informal. En efecto, por sus orígenes la mayoría de los trabajadores por-

tuarios y del transporte provenían de espacios marginales de la región con relación a aquellos centros urbanos en los que posiblemente se ejercía un mayor control cultural; sus orígenes se hallan en los habitantes dispersos y concentrados del bajo Magdalena, por lo que muchas de sus características culturales se explican por las de los habitantes de esta subregión. A esta circunstancia genética se aúnan las connotaciones de los principales epicentros urbanos de esta región, los que a diferencia de los centros urbanos eminentemente fabriles (caso de Bogotá y Medellín)[13], se caracterizaban por girar alrededor de los puertos, hecho que dejó su impronta en la formación de la clase obrera, pues las economías portuarias no se ven precisadas a generar esa "segunda naturaleza humana" que como en el caso de las fabriles obligan al trabajador a despojarse de sí mismo, a negarse en el recinto laboral. Por tanto, las sociedades y las culturas portuarias son más abiertas y disipadas y en ellas la resistencia a los cambios en los mecanismos psíquicos interiores de los conglomerados humanos es más fuerte.

Con relación a los cargueros el énfasis del capítulo recae en el análisis de la cuadrilla como una forma de organización laboral primaria cuya función iba más allá de la coordinación de las actividades para movilizar la carga. Lo que queremos mostrar es que entre 1850 y 1930 las relaciones de los trabajadores con las empresas atravesaron por tres fases: 1. Autonomía de la cuadrilla con relación a la empresa; 2. Mediación de los contratistas; 3. Vínculo directo con las empresas, pero mediado por las organizaciones gremiales constituidas en proveedoras de mano de obra, suministrada a las empresas mediante el sistema de cuadrillas. Los conflictos acaecidos durante esta última fase ayudaron a que estos trabajadores desarrollaran su identidad como grupo sociolaboral y como parte importante de la naciente clase obrera.

El análisis del tipo de cultura resultante de estos hechos es clave para poder interpretar el protagonismo social que tu-

vieron los trabajadores portuarios y del transporte durante la primera mitad del siglo XX, y de paso para sopesar la tesis muy socorrida de parte de quienes, interesados en estudiar las causas de la decadencia de la economía que se había vertebrado alrededor del río Magdalena, han hecho eco de los argumentos esgrimidos por empresarios y gobiernos de los años de 1940 (el famoso mito de la "república independiente del río Magdalena" propalado por Alberto Lleras C. en 1946 para justificar ante la opinión pública su arremetida contra la FEDENAL, sindicato de los trabajadores del transporte), y han sugerido -sin beneficio de inventario- la existencia de una relación inversamente proporcional entre la profundización de dicha crisis y el auge de las luchas sindicales de los trabajadores del mismo. La reflexión sobre este argumento nos lleva a develar un hecho cultural significativo para nuestro propósito: La relativa independencia de los navegantes (expresada en sus propias formas de ascenso laboral, de contratación, de relación con la empresa y de organización), más que resultado de conquistas sindicales expresaba la prolongación de una cultura laboral formada durante el siglo XIX; los empresarios del transporte (con una alta presencia de extranjeros) durante casi un siglo no se interesaron en transformar esa cultura, la que dejó en manos del Estado y se adaptaron a unas relaciones laborales que no estaban exentas de elementos tradicionales. Esto les permitió un mayor margen de rentabilidad al no tener que contratar directamente la mano de obra y al escamotear prestaciones sociales y la seguridad industrial. Por eso, la conquista de la contratación colectiva del personal agremiado lograda en 1937 (y perdida en 1940), más que hacerse en nombre de ideas radicales se hizo viendo hacia el pasado, intentando recobrar una tradición que comenzó a perderse entre 1907 (decreto 899) y 1933 (decreto 1.661).

Además de la subcultura laboral portuaria y de sus relaciones con la cultura popular regional, en este capítulo también estudiamos algunos aspectos de la tecnología empleada en los

puertos y de los sistemas de transportes modernos. También estudia los oficios de la navegación fluvial, controles y formas de promoción como también los conocimientos requeridos para el desempeño de algunos oficios y los procesos de proletarización de la oficialidad de los vapores. De igual manera enfatiza en la descripción de algunos aspectos de la cultura laboral de los habitantes del bajo curso del río Magdalena y las relaciones entre el boga y el navegante. Los procesos de diferenciación y continuidades entre ambas, como también los conflictos entre las imágenes y contraimágenes proyectadas por este sector social y las elaboradas por la elite y el Estado lo analizaremos en el capítulo sexto. Poner de manifiesto estas características es de vital importancia para la "reconstrucción" de la historia de los movimientos sociales regionales de 1930 en adelante, pues permite comprender los fundamentos de las luchas de los trabajadores del transporte, vilipendiadas y sometidas a la visión de los gobiernos de turno y de las elites nacionales.

Labores portuarias

La triple condición portuaria, comercial y de centro de formas modernas de transporte (ferrocarril y barcos a vapor para la navegación fluvial), crearon las condiciones propicias para atraer empresarios colombianos y extranjeros, y para que se iniciara un proceso de industrialización aprovechando las diversas coyunturas internacionales que favorecieron la sustitución de importaciones. Puertos e industrias empezaron a demandar trabajadores asalariados. El sector de la metalmecánica fue uno de los que más se desarrolló en la ciudad gracias al transporte fluvial y al ferrocarril. En 1891-1892 las herrerías empleaban a 50 trabajadores, pero para 1930 el sector de herrerías y metalmecánica empleaba a 1.240 trabajadores, pasando del 1,3% al 23% del total de los trabajadores de los talleres, ocupando el segundo lugar después de las carpinterías[14]. Las labores del ferrocarril, empresas de vapores, astilleros y de cargar y descargar

vapores marítimos y fluviales, demandaban grandes cantidades de trabajadores. Según los censos de 1875 y 1928 el segmento de la población económicamente activa (PEA) de Barranquilla consagrado al transporte y comunicaciones pasó del 8,0% al 15,0%. Para 1938 y 1951 esa representación bajó al 9,8% y al 5,5% respectivamente debido a la consolidación y competencia de otros puertos vecinos (Cartagena, Santa Marta) y del puerto de Buenaventura en la costa del Pacífico, y, por tanto, al desvío de buena parte de la carga de café que se exportaba por aquella ciudad. También influyó en la pérdida de representatividad en la PEA el aumento del empleo industrial y comercial.

La importancia de los trabajadores portuarios estuvo determinada por su representación numérica en la PEA de Barranquilla y por las labores vitales que desempeñaban en el funcionamiento de la economía nacional y local, lo que les otorgaba una posición estratégica en la articulación del país con el mundo exterior. Era un mundo laboral complejo que comprendía desde oficios con alta calificación hasta el trabajo no calificado: tripulantes de vapores fluviales, mecánicos, carpinteros de ribera, calafates, herreros, fundidores, maquinistas y fogoneros de locomotoras, paileros, electricistas, despenseros, aceiteros, timoneles, prácticos, contramaestres, cocineros, braceros (en otros lugares llamados estibadores). Algo se ha avanzado en el conocimiento de los orígenes de algunos de esos grupos laborales. El de los tripulantes y cargueros se ha encontrado en los bogas, trabajadores de la época colonial que impelían las embarcaciones por las corrientes fluviales y el mar. Con la introducción de la navegación a vapor por el río Magdalena muchos bogas pasaron a ser cargueros y tripulantes de vapores[15]. Durante mucho tiempo tuvieron la doble condición de cargueros-tripulantes. Luego estos oficios empezaron a separarse con el crecimiento del movimiento de la carga, y con las reglamentaciones del Estado que fue exigiendo el mejoramiento del servicio en los vapores fluviales

debido al aumento de las cantidades de pasajeros y del volumen de la carga. El trabajo con metales y máquinas fue introducido por trabajadores extranjeros traídos por las empresas navieras y del ferrocarril[16]. La carpintería de ribera y la calafatería contaba con tradición en la región Caribe, en especial en la vecina ciudad de Cartagena[17].

El crecimiento del comercio interno e internacional colombiano[18], trajo como consecuencia el fortalecimiento de las compañías navieras, de la cantidad de locomotoras, vagones y de viajes del ferrocarril, y en consecuencia fue aumentado las cifras de trabajadores en los vapores fluviales, en el ferrocarril y de los estibadores. En 1848, cuando las exportaciones de tabaco apenas daban indicios de despegue, el vapor Magdalena navegaba con 10 tripulantes y en 1857 lo hacía con 37[19]. En 1892, inicios de las exportaciones de café, la Compañía Colombiana de Transportes empleaba a 544 tripulantes en sus 16 vapores[20]. Según un articulista, en cada uno de los 80 vapores que había en Barranquilla en 1914 laboraban un promedio de 30 tripulantes[21]. La mayoría de los informes y noticias consultadas del siglo XX permiten establecer ese promedio por vapor fluvial[22]. El ferrocarril dejó de funcionar a comienzos de 1941. El cuadro 4-1 incluye información sobre cantidades de vapores y de sus tripulantes y de los trabajadores del ferrocarril.

Según informe rendido en 1921 por el enviado a Colombia por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos en Colombia, "La transferencia de carga de los vagones del tren, las aduanas y los vapores del río demandan la mayor ocupación laboral de las clases bajas de Barranquilla"[23]. Pero no contamos con cifras sobre las cantidades de estibadores que laboraba en el complejo portuario[24], debido a que durante buena parte del periodo que estudiamos este sector laboral se caracterizó por la informalidad, carecer de vinculación directa con las empresas y los enganches laborales dependían del movimiento intermitente de carga. Esa situación empezó a cambiar a finales del

siglo XIX con el despegue de la economía cafetera que brindó al país un producto estable para exportar, lo que se expresó en la estabilización y el crecimiento de la vida laboral del puerto. El incremento del comercio internacional dio mayores oportunidades laborales, y, en consecuencia, la estabilización de un sector de braceros en sus relaciones con las empresas, el ferrocarril y la aduana, pero en medio de una afluencia de hombres con expectativas de lograr un enganche laboral.

Cuadro 1
Vapores del tráfico por el río Magdalena
Tripulantes y trabajadores del ferrocarril, Barranquilla 1852-1950

Años	Vapores fluviales	Tripulantes	Ferrocarril	
			Años	Trabajadores
1852	**5**	**150**	**1873**	**72**
1854	5	150	1874	75
1857	8	240	1876	41
1860	9	270	1888	100
1864	10	300	1890	334
1865	8	240	1926	627
1866	12	374	1934	490
1872	11	330	1935	351
1874	13	390	1936	410
1879	14	420	1937	643
1880	12	374	1938	669
1882	23	690	1939	111
1892-1896	23	690	1940	
1895	30	900	1941	Cerró operaciones
1905	46	1.380		
1910	45	1.350		
1916*	41	1.230		
1922	54	1.620		

Años	Vapores fluviales	Tripulantes	Ferrocarril	
			Años	Trabajadores
1852	**5**	**150**	**1873**	**72**
1928	101	3.030		
1929	141	4.230		
1930	135	4.050		
1934	119	3.570		
1936*	64	2.735		

Fuentes: elaboración del autor con base en: BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, abril 10 de 1874; BNC, *La Industria*, Bogotá, abril 26 de 1889; *Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar*, 1, 1890: 45; Frank Safford, "El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX", en Adolfo Meisel y María T. Ramírez (Editores), *Economía colombiana del siglo XIX*, FCE/Banco de la República, Bogotá, 2010, p. 552; ACMB, *Libros de 1866. Censo*. 3 tomos; Sergio Paolo Solano, "Barranquilla vista por su Alcalde de 1872", *Diario del Caribe*, Barranquilla, mayo 8 de 1988; *Anuario estadístico de los Estados Unidos de Colombia*, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1875, p. 149; *Memoria del Secretario de Hacienda y Fomento dirigida al Presidente de la Unión para el Congreso de 1880*, Imprenta a cargo de H. Andrade, Bogotá, 1880, p. 99; BNC, *El Promotor*, Barranquilla, enero 24 de 1883; A. Martínez y R. Niebles, *Directorio anuario de Barranquilla*; Eusebio Grau, *Barranquilla en 1896*, Imprenta La Luz, Bogotá, 1896; Julio Castro R. "Reseña histórica de la ciudad de Barranquilla, capital del Departamento del Atlántico", en *Censo general de la República de Colombia levantado el 5 de marzo de 1912*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1912, pp. 83-89; Enrique Rasch Silva, *Guía comercial ilustrada de Barranquilla*, Imprenta El Conservador, Barranquilla, 1910; BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, junio 22 de 1917; Eduardo López, *Almanaque de los hechos colombianos. Atlántico*, Bogotá, 1922, p. 12; Miguel Goenaga (Editor), *Acción costeña*, Barranquilla, 1926; Enrique Rasch Isla, *Directorio comercial pro-Barranquilla*, Sociedad de Mejoras Públicas, Barranquilla, 1928; *Anuario de estadística general. Vol. XXX. Año de 1929*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1931, p. 434; *Anuario de estadística general. Vol. XXXI. Año de 1930*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1932, p. 407; *Anuario de estadística general. Vol. XXXIII. Año de 1934*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1934, p. 363; *Anuario general de estadística 1935*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1936, pp. 168-171; *Censo general de población 1938. Tomo II Atlántico*, Contraloría General de la República, Bogotá, 1940, pp. 84, 89; Gabriel Poveda, *Vapores fluviales en Colombia*, Tercer Mundo/Colciencias, Bogotá, 1998, pp. 425, 435, 438. * Informes oficiales detallados sobre empresas de navegación, vapores, planchones y remolcadores y cantidades de tripulantes.

Las posibilidades de lograr trabajo ocasional dependieron de los distintos sitios de trabajo del complejo portuario de Barranquilla. En Puerto Colombia el muelle era el único sitio de labores de los trabajadores para mover importaciones y ex-

portaciones, los que dependían de la empresa del ferrocarril. Además, desde que se inauguró el muelle contó con dos grúas accionadas por vapor para facilitar la carga y descarga de los barcos[25], las que al parecer no daban abasto pues se siguieron empleando estibadores. Según el censo de 1938 en esta población 482 trabajadores estaban vinculados a transportes y comunicaciones[26]. En Barranquilla los estibadores se distribuían entre los distintos muelles de las compañías fluviales. La movilización de la carga dependía de si eran importaciones o exportaciones. Estas arribaban en los vapores fluviales, se transfería a distintos destinos del centro de esta ciudad, para luego ser transferida al ferrocarril que la llevaría a Puerto Colombia. Las importaciones que llegaban en el ferrocarril iban a los patios de la Aduana, edificio situado al lado de la estación del ferrocarril, y luego de los trámites eran movilizadas a los depósitos de los almacenes importadores, y después a los vapores fluviales para ser llevada a distintos destinos del interior del país. En consecuencia, en Barranquilla la carga se movilizaba varias veces, abriendo posibilidades para el enganche laboral. Y eso era a diario, de acuerdo con la entrada y salida de vapores fluviales y de barcos marítimos. Y durante los años en que barcos marítimos pudieron entrar por la desembocadura del río Magdalena y atracar en las inmediaciones de Barranquilla, el traslado de las mercaderías se hizo utilizando bongos, y, por tanto, hubo oportunidad para más estibadores[27].

Podemos tener una idea aproximada sobre las labores de los estibadores convirtiendo a bultos las toneladas movilizadas durante el año. El bulto era la unidad de embalaje y en promedio pesaba 66 kilogramos[28]. El funcionario estadounidense citado calculaba que en 1921 los braceros del muelle de Puerto Colombia podían movilizar 800 sacos de café por hora entre el ferrocarril y el barco que lo llevaba al exterior[29]. Esto significa que durante la jornada laboral de ese entonces (9 horas/día) esos braceros cargaban 7.200 sacos de café, equivalente

a 432 toneladas. Aunque la composición de las cuadrillas de carguero variaba entre 12 y 20 hombres, el promedio era de 16 trabajadores, lo que, a su vez, arroja un promedio de 450 al día (50 sacos/hora) por carguero. No tenemos información sobre el ritmo de trabajo de cada cuadrilla, pero si sabemos que durante la jornada se empleaban varias, y como lo veremos más adelante, las organizaciones mutuarias y luego las sindicales se encargaban de organizar la rotación de las cuadrillas. En los cuadros 4-2, 4-3 y 4-4 registramos los viajes de entradas y salidas de los barcos marítimos, vapores fluviales y las toneladas que movilizaban, como también las transportadas por en el ferrocarril. En un contexto de lenta mecanización de la carga nos dan una idea de las distintas intensidades de las labores de los tripulantes y cargueros de esos medios de locomoción y del ferrocarril, transportando este último la sumatoria de las cargas que entraban y salían por Barranquilla.

Cuadro 2
Viajes de entradas y salidas de barcos marítimos y toneladas de carga movilizada, 1871-1931

	Barcos entraron	Toneladas importadas	Barcos salieron	Toneladas exportadas	Promedios barcos/día	Total toneladas	Total bultos 66 kgrs.	Bultos cargados por horas (9 horas/día)
1871/72		6.115		11.687		17.807	269.803	82
1872/73	201	204.998	193	206.559	1	411.557	6.235.712	1.898
1873/74	193	190.633	189	185.643	1	376.276	5.701.152	1.736
1877/78	247	251.463	247	249.865	1,3	501.328	7.595.879	2.312
1878/79	210	226.407	211	231.882	1	458.289	6.943.773	2.114
1879/80	347	343.434	405	343.324	2	686.758	10.405.424	3.168

	Barcos entraron	Toneladas importadas	Barcos salieron	Toneladas exportadas	Promedios barcos/día	Total toneladas	Total bultos 66 kgrs.	Bultos cargados por horas (9 horas/día)
1880/81	407	347.376	394	343.913	2	691.289	10.474.076	3.188
1882/83	307	328.658	306	326.700	1,7	655.358	9.929.667	3.023
1883/84	303	317.352	303	312.653	1,7	630.005	9.545.530	2.906
1892	199	308.849	195	300.524	1	609.373	9.232.924	2.810
1893	242	372.543	243	393.723	1,3	766.266	11.610.091	3.534
1894	247	393.723	250	358.447	1,4	752.170	11.396.515	3.469
1895	263	400.765	258	391.642	1,5	792.407	12.006.167	3.655
1896	253	421.090	252	386.734	1,5	807.824	12.239.758	3.726
1897	264	434.448	263	428.746	1,4	863.194	13.078.697	3.981
1916	238	57.708	241	58.305	1,3	116.013	1.757.773	535
1921		42.818		74.094		116.912	1.771.394	539
1922		66.667		73.851		140.518	2.129.061	648
1923		106.314		79.794		186.108	2.819.818	858
1924	436	96.301	434	81.469	2,5	177.770	2.693.485	820
1925	557	163.031	561	70.995	3,1	234.026	3.535.848	1.076
1926	640	239.289	633	84.365	3,4	323.654	4.903.848	1.493
1928	627	320.810	628	67.785	3,4	388.595	5.887.803	1.792
1929	687	264.804	695	71.449	3,8	336.253	5.094.742	1.551
1930	650	195.750	650	95.010	3,6	290.760	4.405.455	1.341
1931	551	107.738	550	77.800	3	185.538	2.811.182	856

Fuentes: elaboración del autor con base en *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de la República para el Congreso de 1873*, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1873; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de la República para el Congreso de 1875*, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1875, p. 12; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1878*, Imprenta de Guarín, Bogotá,1878, pp. 30-

33; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1879*, Imprenta a cargo de H. Andrade, Bogotá, 1879, p. 146; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1881*, Imprenta a cargo de H. Andrade, 1881, Bogotá, p. xxxiii; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1882*, Imprenta a cargo de H. Andrade, Bogotá, 1882, p. xxv; *Estadística de la navegación fluvial. Informe del inspector del ramo en 1883*, Imprenta de Los Andes, Barranquilla, 1884, pp. 21-28; *Memoria del Secretario de Hacienda dirigida al Presidente de la Unión en el año de 1885*. Imprenta de la Luz, Bogotá, 1885, p. 18; *Informe presentado al Congreso de la República en sus sesiones ordinarias de 1898 por el Ministro de Hacienda*, Imprenta de Eduardo Espinosa Guzmán, Bogotá, 1898, p. 18; *Anuario estadístico de 1915*, Ministerio de Hacienda, Bogotá, 1917, pp. 61-63, 77; *Anuario estadístico de 1916-1917*, Ministerio de Hacienda, Bogotá, 1920, pp. 220-224, 368; E. López, *Almanaque de los hechos colombianos. Atlántico*, pp. 174-175; *Anuario estadístico. 1925*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1927, p. 91; *Anuario estadístico. Vol. X. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925, pp. 3-4, 26, 46-47, 67-68, 85-86; *Anuario estadístico de Colombia. 1923*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925, p. 94; *Anuario estadístico de Colombia. 1924*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1927, p. 21; *Anuario estadístico. Años de 1924-1926*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925, pp. 3-4, 9-11, 19-21; *Anuario estadístico. 1925*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1927, p. 91; *Anuario estadístico. Años de 1924-1926*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1926, p. 94; *Anuario estadístico. Año de 1927*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1928, p. 483; *Revista del Banco de la República*, 2, (15), 1929; *Anuario general de estadística. 1928*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1930, pp. 370, 412-413; *Anuario de estadística general. Año de 1929*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1931, pp. 387, 429-430; *Anuario de estadística general. Año de 1930*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1932, pp. 397, 404-406.

Cuadro 3
Viajes de entradas y salidas de vapores fluviales y
toneladas de carga movilizada, 1874-1936

	Vapores entraron	Toneladas importadas	Vapores salieron	Toneladas exportadas	Promedios vapores/día	Total toneladas	Total bultos 66 kgrs.	Bultos cargados por horas (9 horas/día)
1874	58	47.804	61	50.305	0,3	52.839	800.591	244
1879		41.176		43.040		84.216	1.276.000	388
1883	170		170		1,0			

	Vapores entraron	Toneladas importadas	Vapores salieron	Toneladas exportadas	Promedios vapores/día	Total toneladas	Total bultos 66 kgrs.	Bultos cargados por horas (9 horas/día)
1892	87	20.475	87	23.025	0,5	43.500	659.091	201
1912	337	59.977	337	37.972	1,8	97.949	1.484.076	452
1913	337	66.478	337	41.376	1,8	107.854	1.634.152	497
1914	337		337		1,8			
1915	421	73.908	419	45.352	2,3	119.260	1.806.970	550
1916	529	80.671	545	53.651	3,0	134.322	2.035.182	620
1917	548	80.270	557	45.532	3,0	125.802	1.906.091	580
1918	655	93.267	637	34.119	3,5	127.386	1.930.091	588
1919	794	100.277	795	51.470	4,4	151.699	2.298.470	700
1920	773	103.831	835	66.819	4,4	170.650	2.585.606	787
1921	919	112.607	909	53.533	5,0	166.140	2.517.273	766
1922	902	104.199	948	58.444	5,1	162.643	2.464.288	750
1923	1.146	131.815	1.166	80.576	6,3	212.391	3.218.045	980
1924	1.131	140.458	1.139	94.868	6,2	235.326	3.565.530	1.085
1925	1.242	143.815	1.252	128.337	6,8	272.152	4.123.515	1.255
1926	954	90.775	889	107.889	5,0	198.664	3.010.061	916
1927	1.451	148.469	1.418	173.241	7,9	321.710	4.874.394	1.484
1928	1.276	212.540	1.205	123.325	6,8	335.865	5.090.379	1.550
1929	1.255	145.333	1.334	201.553	7,1	346.886	5.255.848	1.600
1930	839	112.318	856	127.789	4,6	240.107	3.637.985	1.107
1931	951	106.982	930	97.200	5,2	204.182	3.093.667	942

Fuentes: elaboración del autor con base en la información del cuadro 4-2.

Cuadro 4
Movimiento de carga y pasajeros del ferrocarril 1915-1938

	Total toneladas	Totales bultos	Bultos cargados por horas (jornada 9 horas/día)	Pasajeros transportados
1915	102.477	1.642.315	500	158.481
1916	118.833	1.902.326	579	174.546
1917	94.718	1.518.496	462	194.932
1919	126.158	2.060.137	627	175.706
1920	169.214	2.668.466	812	247.361
1921	146.514	2.219.909	676	249.369
1922	174.638	2.646.030	805	223.952
1923	189.772	2.875.333	875	216.427
1924	218.579	3.311.803	1.008	216.516
1925	251.590	3.811.970	1.160	274.911
1926	351.158	5.320.576	1.620	310.664
1927	354.121	5.365.470	1.633	310.308
1928	338.057	5.122.076	1.559	345.234
1929	363.446	5.506.758	1.676	250.242
1930	255.111	3.865.318		247.803

Fuente: elaboración del autor con base en *Anuario estadístico de 1915*, Ministerio de Hacienda, 1917, Bogotá, p. 43; *Anuario estadístico de 1916-1917*, Ministerio de Hacienda, Bogotá, 1920, p. 43; *Anuario estadístico de 1916-1917*, Ministerio de Hacienda, Bogotá, 1920, p. 335; *Anuario estadístico. Vol. X. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925, pp. 121, 133, 139, 155, 161, 177, 183, 199; *Anuario estadístico. Vol. XI. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925, p. 108; *Anuario estadístico de Colombia. 1924*, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1927, p. 39; *Revista del Banco de la República*, 1, (3), 1928; 3, (32), 1930; Adolfo Meisel, “Caminos hacia el mar: los ferrocarriles en el Caribe colombiano, 1871-1950”. *VII Congreso de Historia Ferroviaria*, sf, pp. 6-8.

Organización del trabajo y regulación de la oferta laboral

Durante el último periodo finisecular las investigaciones sobre el mundo laboral de los puertos colombianos han tomado dos direcciones complementarias. Por un lado, algunos estudios insisten en sus funciones de agentes productores y receptores de cultura y en los procesos de construcción de sus identidades sociales, en medio de las tradiciones heredadas, las innovaciones asumidas y los conflictos sociales[30]. Por otro lado, empieza a desarrollarse un interés de alguna forma relacionado con lo que John Womack ha llamado la "posición estratégica" de los trabajadores dentro del espacio de trabajo[31].

Dos investigaciones se han centrado en sus relaciones con las empresas y los conflictos suscitados en esa esfera, en especial en torno a las formas de enganche laboral. En un libro que publiqué en el 2003 estudié los distintos sectores de trabajadores portuarios (capitanes, oficialidad de vapores, mecánicos, tripulantes, estibadores, artesanos de talleres de transportes) de Barranquilla, Cartagena y de otros puertos fluviales intermedios situados en el bajo curso del río Magdalena. Me ocupé de sus orígenes diversos, la naturaleza de los oficios desempeñados y la prestancia de los mismos. También me esforcé en mostrar las relaciones asimétricas de aquellos con las autoridades y las elites, las normas que regulaban algunos aspectos de los transportes modernos y las relaciones jerarquizadas en unos medios de transportes. Hice énfasis en que esas relaciones asimétricas hacían de los capitanes, contramaestres y mecánicos los representantes del Estado, y en consecuencia expliqué el por qué muchas veces se manifestaron contrarios a las protestas de otros sectores de trabajadores portuarios[32].

En el 2005 León Arredondo culminó su tesis doctoral sobre los trabajadores de Puerto Berrío (puerto del antioqueño sobre el curso medio del río Magdalena), para los años comprendidos

entre 1930 y 1950. El centro de su interés es el protagonismo social y político alcanzado por los trabajadores de ese puerto en el marco del ascenso de la República Liberal (1930-1946), como consecuencia de la transformación de los vínculos con las empresas, al pasar de "un sistema informal de la mano de obra en un sistema formalizado de trabajo controlado por su sindicato".[33] Con Arredondo comparto la idea de vincular el estudio de las relaciones entre los trabajadores y las empresas con el volumen del movimiento de la carga[34]. Pero nos diferenciamos por la manera de concebir los orígenes y la naturaleza de esa relación laboral. Y esto es válido tanto para la época anterior a los intermediarios o contratistas, como para el periodo en que estos fueron figuras centrales en las relaciones laborales, centro de su reflexión.

En efecto, por su cantidad, grado de concentración y continuas expresiones festivas en el mismo medio laboral, los braceros y navegantes formaron el grupo socio-laboral que más sobresalía en la vida portuaria. Desde finales del siglo XIX, la creciente demanda de trabajo no calificado atraía romerías de jóvenes de los estratos más bajos de la población de ambas ciudades, quienes se apostaban en los alrededores de los puertos, estaciones, muelles, mercado público y en el corazón de las áreas comerciales, compitiendo por conseguir la colocación momentánea en una actividad que solo exigía la suficiente capacidad física para los trabajos pesados y un mínimo grado de concentración. En estas actividades se encontraban a gusto pues estaba ausente la disciplina rigurosa y los mecanismos de control social que los empresarios empezaban a ejercer en el naciente sector fabril[35]. Desde mediados del siglo XIX la afluencia estacional de trabajadores de las poblaciones de la comarca en los meses en que las labores agropecuarias entraban en receso, sumada a la continua escasez de mano de obra cuando esos trabajadores retornaban a sus faenas en el campo[36], había llevado a los cargueros permanentes de los puertos

a organizarse en cuadrillas y turnos laborales para desarrollar de la mejor manera el trabajo, para defender sus intereses y evitar las continuas amenazas de rebaja del jornal por parte de las empresas. Además, las autoridades habían prohijado esta organización laboral porque permitía racionalizar de mejor forma las actividades en los puertos y hasta cierto punto evitar el desorden que se traducía en enfrentamientos violentos y pérdidas de mercancías[37].

Esta forma de organización del trabajo no calificado había surgido en la minería, la hacienda colonial y en diversos oficios urbanos, y también fue empleada durante la república en la prestación del servicio personal subsidiario y en la construcción de obras públicas[38]. Debió su existencia a la total ausencia de tecnología para desarrollar cierto tipo de trabajos en grandes espacios o que requerían de fuerza muscular, y a formas comunitarias de oferta laboral por parte de hombres emparentados o que provenían de una misma población, los que acorde con los ciclos de la producción agrícola se desplazaban a las áreas de demanda laboral. Actividades como la herranza, saque, embalse**en las haciendas ganaderas del Caribe colombiano para marcar, separar el ganado y movilizarlo en concordancia con los periodos de lluvia y sequía y de crianza, como también la construcción de cercas y de desmonte, se hacía con base en las cuadrillas de trabajadores estacionales[39].

En sus orígenes la cuadrilla portuaria era una forma de organización laboral primaria que integraba a los trabajadores simples para poder soportar las constantes amenazas de ver reducido su precario nivel de vida. Era simple en su composición e inestable por las fluctuaciones del movimiento de carga en los puertos. Se organizaba en torno de unos códigos morales elementales de solidaridades y complicidades, el que constantemente estaba sometido a prueba por las conductas violatorias de sus integrantes. Por eso, generaba un espíritu comunitario que involucraba a todas las cuadrillas al permitirles

conocer al bracero "mala gente" y, como resultado, aislarlo de las zonas de trabajo más rentables[40]. Además, desempeñaron función importante en la vida de los trabajadores más allá del trabajo. Por ejemplo, a comienzos del siglo XX la organización de turnos nocturnos conllevó a que el disfrute del tiempo libre se hiciera por cuadrillas, las que podían reunirse a consumir licor en los establecimientos de diversión situados en los alrededores de los puertos. Así mismo, las protestas de 1893[41], 1910[42] y 1918, tuvieron en las cuadrillas una base de organización fundamental. Cuando la protesta se echaba a andar ponía en movimiento dispositivos para impedir la acción de los esquiroles como los piquetes de huelguistas apostados en las entradas de las empresas y puertos, ferrocarriles, aduanas, vapores y bodegas, bloqueando las vías férreas y los caños fluviales, y en ocasiones levantando porciones de las primeras[43]. La fortaleza de la cuadrilla de braceros en relación con las otras ocupaciones radicaba en dos hechos: por un lado, estaba el alto riesgo que significaba movilizar carga pesada sobre los hombros y brazos, que hacía que la vida misma y la integridad de las mercancías dependieran de la acción coordinada de sus integrantes. En otras labores la cuadrilla no estaba sometida a estas presiones. A más de ello, la intensa competencia laboral fue un factor de presión para que alcanzara algún grado de estabilidad.

Pero en esta organización laboral también intervinieron las autoridades y las empresas comerciales y del transporte. Las autoridades, como ya se anotó, por la necesidad de regular y establecer controles sobre las cuadrillas de jornaleros y cargadores, obligándolas a inscribir a sus integrantes y a tener un representante, especie de "líder natural" con quien se entendía la autoridad pública[44]. Y las empresas, debido a que el crecimiento del volumen de la carga desde finales del siglo XIX también las obligó a intentar estabilizar algunos sectores de braceros y sus cuadrillas, previa mediación de los contratistas. Para comienzos de la siguiente centuria este interés

coincidió con el proceso de organización gremial de los trabajadores (mutuarias y sindicatos) integrando a los ocupados y eventuales para poder garantizar, mediante la organización de turnos, que no se desvertebrara el principio de solidaridad generalizada que otorgaba a las protestas de los trabajadores la eficacia para el logro de sus fines.

Como se puede ver, por distintos motivos trabajadores, autoridades y empresarios se vieron obligados a regular la concurrencia laboral y a intentar establecer cierto orden en el espacio portuario. Estos esfuerzos continuos a lo largo del periodo que estudiamos tenían antecedentes desde la colonia, cuando el enganche de los bogas que cargaban y empujaban a los champanes y bongos por el río Magdalena usualmente se daba por cuadrillas cuya vinculación dependía directamente del patrón o práctico de la embarcación***. Como lo he demostrado en otro ensayo, contrario al estereotipo de un personal de la boga totalmente inestable, la condición empresarial de esta forma de transporte, la condición asalariada de los bogas y la obligatoria tendencia a la racionalización del enganche laboral, se encargaron de ir seleccionando cuadrillas de estos hombres rudos, los que ofrecían sus servicios en los puertos fluviales. Muchos bogas al mismo tiempo se desempeñaban como braceros y viceversa en los puertos fluviales en concordancia con la oferta laboral[45].

Relaciones entre trabajadores y las empresas

Cuando en el siglo XIX se introdujeron los barcos a vapor para hacer el tráfico por los principales ríos del país, esa frontera fluida entre bogas y/o navegantes y los braceros siguió siendo corriente. Esto se debió a que durante mucho tiempo el personal de navegantes rasos de los vapores no fue estable y dependía de la voluntad de la oficialidad de los barcos y de una cédula en la que se certificaba la conducta observada durante el viaje, de la que reposaba copia en los libros de las Intendencias

Fluviales, organismos gubernamentales encargado de organizar las actividades en los puertos[46]. Así que el navegante que hoy viajaba mañana podía encontrarse parado y la única opción que le quedaba era enlistarse en las cuadrillas de braceros. Todo esto es importante tenerlo en cuenta porque las disposiciones oficiales que regían para los braceros eran las mismas para los navegantes, dado que desde un comienzo el problema laboral más importante era el escaso control que se ejercía sobre los trabajadores rasos de puertos y vapores. En 1843 Esteban Márquez, empresario barranquillero de la navegación fluvial en botes y champanes, exigió al Concejo Municipal de Barranquilla intervenir y reglamentar el servicio de los bogas y cargadores. Ese año el Congreso Nacional aprobó una ley creando el cargo de Inspector de Bogas y Cargueros en Barranquilla[47].

Algunos años después, en 1847, al discutir sobre los controles que debían establecerse sobre las "cuadrillas de jornaleros y cargadores que hacen presencia en el Puerto Real de esta Villa [Barranquilla], pues los turnos por ellas establecidos muchas veces son violados", el Cabildo parroquial de esa ciudad reconocía la importancia de las cuadrillas como entidades autónomas de las empresas, las que estaban reguladas por disposiciones oficiales dado que había que inscribir a sus integrantes y tener un representante (el "líder natural" con quien se entendía la autoridad pública) ante la Inspección de bogas y cargueros[48]. Aunque por algunos años los Inspectores de bogas y cargueros desparecieron porque los vapores dejaron de traficar por el río Magdalena, una vez despegaron las exportaciones de tabaco y los vapores tuvieron carga para movilizar, la vida en el puerto de Barranquilla se fue incrementando y en 1853 nuevamente el Cabildo de esa ciudad lo volvió a crear. Veinte años después la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar expidió la Ley 46 de 1873 extendiéndolo a los puertos de Cartagena, Barranquilla, Mompox, Magangué, Lorica y Tolú[49].

Muchas veces las medidas gubernamentales fracasaron por la existencia de pequeñas compañías difícil de poner de acuerdo pues cada una tenía su propio sistema de contratación y de pago de jornales. Pero cuando empezaron a fortalecerse con el despegue de las exportaciones cafeteras, la competencia ruinosa de las empresas transportadoras dio paso a compañías más sólidas como la Colombiana de Transportes del cubano-estadounidense Francisco Javier Cisneros, quien monopolizó el mayor número de barcos posibles y algunos ferrocarriles que movilizaban los productos desde las zonas de producción hasta los puertos situados en el curso principal del río Magdalena[50]. Producto de esta situación fue el un decreto del gobierno nacional expedido en 1881, especie de manual de funciones para los oficiales y tripulantes de los vapores, que estableció, entre otras cosas, un reglamento para el servicio de los cargueros, quienes debían inscribirse en las inspecciones fluviales y portar una cédula de buena conducta refrendada por la oficialidad de los vapores y por quienes los contrataban[51].

Con la vuelta de siglo y bajo el gobierno de Rafael Reyes (1904-1909) la tendencia a la concentración monopólica del transporte fluvial a vapor se acentuó bajo el control de la empresa de Louis Gieseken favorecida por el gobierno nacional[52]. El decreto Nº 899 de 1907 ratificó en buena medida aquellas disposiciones, pero con la peculiaridad de que con base en la ley 4ª de ese mismo año, que había creado los cargos de Comisarios Inspectores adscritos a las Intendencias Fluviales, especificó las funciones policiales de estos para controlar la competencia y buena conducta de las tripulaciones y braceros. Con el avance del siglo XX y el incremento del comercio exterior colombiano y el fortalecimiento de las compañías navieras, los controles sobre las tripulaciones se incrementaron[53]. El decreto 801 de 1923 nuevamente consagró que para ser tripulante y bracero se necesitaba tener una cédula de identidad,

competencia expedida por las oficinas fluviales de los puertos y presentar dos certificados de "... personas de reconocida honorabilidad, en que consten que conocen suficientemente al aspirante y lo recomiendan como persona de buena conducta, activa y hábil para desempeñar el oficio"[54].

El estudio de las anteriores disposiciones gubernamentales indica que en el largo plazo la relación entre las cuadrillas, sus líderes naturales y las empresas empezaron a ser mediatizadas por otras personas y que los braceros fueron sometidos a creciente presión. Durante ese tiempo la cuadrilla de braceros atravesó por fases que guardan relación directa con el grado de desarrollo de la economía portuaria, con la tendencia a la concentración del transporte fluvial a vapor en pocas empresas, el interés del Estado por regular la vida de los puertos y con la capacidad de respuesta de los trabajadores. En la primera etapa las fluctuaciones en el movimiento de carga impedían que las empresas integraran a los braceros a su planta de personal, por lo que en la segunda mitad del siglo diecinueve, cuadrillas y empresarios aparecían como entidades con cierto grado de independencia al momento de contratar, y regulada por las autoridades. La segunda fase tuvo la impronta del contratista, producto del crecimiento de la economía portuaria que le delegó la responsabilidad del control sobre los trabajadores y el manejo de la carga. Tanto el significativo el crecimiento de los volúmenes de carga, como el establecimiento de grandes empresas comerciales y del transporte empezaron a demandar la subordinación de los braceros. Uno de los mecanismos que presionó este cambio fue el dispositivo de un mercado que, en constante y creciente demanda de mano de obra, obligaba a la estabilización de algunos sectores de braceros y sus cuadrillas. En esta etapa, aunque la cuadrilla siguió siendo producto de la iniciativa de los jornaleros, el vínculo con la empresa empezó a depender del criterio selectivo del contratista, quien podía desarticularla a su libre arbitrio.

El contratista, capataz o intermediario había surgido en el contexto de un grupo laboral de corte horizontal, que paulatinamente produjo su jerarquía a través del "líder natural", reconocido como tal porque tenía la capacidad para lograr contratos gracias a su experiencia en la movilización de la carga, la responsabilidad puesta en ello, el "don de la palabra" y a su astucia. Al ser la persona con las que se contrataba y a quien se delegaba la responsabilidad del satisfactorio desplazamiento de la carga (evitar robos, desperfectos y el rápido trabajo acorde al volumen de peso a transportar), los empresarios debieron otorgar una importancia significativa a estos "líderes", a los que les otorgaron la prerrogativa de escoger la mano de obra, y con quien contrataban el pago por el trabajo realizado. Sin tener un vínculo directo con las empresas, el contratista fue divorciándose de los braceros hasta llegar a ser un personaje odiado por estos[55].

El contratista permitió a la economía portuaria regular de mejor manera el mercado laboral, al distribuir la ocupación entre el mayor número de trabajadores para así evitar los problemas sociales que traía el desempleo absoluto. De esta forma esta economía laboral se autorregulaba al aprovechar la sobreoferta de la mano de obra con un doble propósito: mantener bajos los jornales y regular el empleo. La experiencia internacional permite afirmar que el contratista presionó por estabilizar a los braceros en las cuadrillas bajo sus órdenes, gracias a que sus intereses estaban en juego. Lo lucrativo de su negocio radicaba en la diferencia que se guardaba entre el dinero recibido de la empresa y lo que entregaba a los trabajadores[56]. Pero con el crecimiento de la economía portuaria el contratista independiente entró en una relación laboral semidirecta con la empresa, pues, además de suministrar la mano de obra le prestaba el servicio de ponerse al frente de la misma y responsabilizarse por la carga. Capataces y los chequeadores o listeros (que comenzaron a aparecer durante los años

veinte), tenían la misión organizar la mano de obra, verificar, examinar, registrar, confrontar y anotar la carga, lo que por un lado suponía un nivel de confianza de la empresa y por otra parte el sometimiento de los braceros a controles más exhaustivos que ahora pasaban por el "líder natural", el contratista, el chequeador y terminaba en la cúspide del capataz. Casi todos estos personajes salieron de los contratistas, el que en 1928 fue retratado por un estudioso de la realidad nacional como

> ... el lazo de unión entre el jefe y los obreros; los encargados de recibir la ciencia de aquél y traducirla a éstos en términos de ejecución; son los que informan al jefe sobre el desempeño de los obreros, y su voz respecto a remuneración de estos es decisiva. Tiene la llave que da entrada a los ascensos, a la elevación y mejora del personal... la cuadrilla de que estos intermediarios son capitanes es la única táctica de la empresa[57].

La tercera etapa, que empezó a darse desde finales del decenio de 1920, se caracterizó por la supresión del sistema de contratistas y la articulación de los trabajadores a la planta de personal de las empresas. Esta fase tuvo varias causas. Una fue el surgimiento de una legislación laboral ambigua que desde mediados de los años 1920s empezó a aceptar ciertas formas de protestas, y con la ley 83 de 1931, expedida bajo el gobierno liberal de Olaya Herrera, prohibió la subcontratación laboral y reconoció el derecho a la sindicalización y la huelga. Otra fue el proceso de racionalización de las empresas portuarias iniciado desde comienzos del siglo XX, con la construcción de modernas instalaciones portuarias (patios, bodegas, muelles, ramales férreos, talleres, astilleros). Estos cambios demandaron una relación más directa entre empresas y trabajadores, para poder organizar de mejor forma a los braceros en las áreas de trabajo, las distintas funciones, los horarios y los continuos turnos[58].

Y otra fue el proceso de organización de los trabajadores y la aspiración de sus gremios para constituirse en los provee-

dores del personal a las empresas, lo que se empezó a gestar desde el decenio de 1910 cuando las asociaciones mutuarias de Barranquilla (Asociación de Ingenieros Mecánicos, Asociación de Empleados de Comercio, Sociedad de Braceros y otras), crearon oficinas para la colocación de personal. Para entender esta situación, que también se había vivido en algunos puertos ingleses[59], téngase presente que desde su creación por los años de 1910 los gremios se habían esforzado para acoger a todas las personas que se desempeñaban en un oficio, aunque fuese de manera casual. Esto les permitía evitar la acción de los rompehuelgas en momentos de conflictos, y ganar una posición de fuerza en las negociaciones con los empresarios y autoridades. Como el número de afiliados era superior a la demanda de trabajo por las empresas, los gremios organizaron a los trabajadores en cuadrillas y mediante un sistema de turnos rotativos proveyeron de mano de obra a las empresas, satisficieron a los trabajadores y mantuvieron el principio de la solidaridad. Ahora bien, desde el momento en que comenzó el proceso de integración de los braceros a las empresas, las disposiciones gubernamentales y empresariales encaminadas a ejercer control en los puertos presionaron fuertemente sobre para estabilizar a las cuadrillas. Por tanto, alrededor de este propósito se coligaron los intereses de todos los sectores, pues en el caso de los trabajadores la posibilidad de contratos dependía del buen desempeño de las funciones propias del oficio[60].

Tripulantes

Al lado de los braceros el segundo grupo que por su cantidad sobresalía en los puertos era el de los tripulantes de los vapores, también gentes del común, originariamente salidos del mundo de los bogas y nutrido después por el de los braceros. Pero el espacio en el que más resaltaba el tripulante no era en el puerto sino en el vapor, o al menos ahí es donde nos lo

da a conocer los relatos de los viajeros e informes oficiales. Se trataba de un mundo más reducido que el de los braceros y su aislamiento durante buena parte del tiempo laboral originaba intensos lazos de solidaridad. El vapor era su mundo laboral, en el que el tripulante raso ejercía diversos pesados; también era uno de sus espacios festivos. En él estaba Catalino Llanos, el vate popular, y muchos más que atraían una mirada por encima del hombro de algunos y condescendencia, reconocimiento y admiración de otros.

Los tripulantes y los oficiales (ambos llamados genéricamente "navegantes") componían el personal de los buques que traficaban por el río Magdalena y sus afluentes, el Sinú y en algunas ocasiones por el Atrato. Desde finales del siglo XIX la tripulación rasa la componían los candeleros, carpinteros (cuando los cascos de algunos vapores aún no eran de hierro), despenseros, cocineros, seberos y demás tripulantes, quienes se distribuían en dos grupos según sus oficios: el personal de servicio para atender a los pasajeros y a los oficiales (despenseros, cocineros, panaderos y camareros) y los tripulantes (fogoneros o candeleros, seberos o aceiteros, ayudante de ingeniero, carpinteros y tripulantes que ejercían varios oficios a bordo como cargar y descargar los vapores). En el transcurso de los primeros decenios del siglo XX aparecieron nuevas ocupaciones (electricistas, pilotos, ayudante de ingeniero, sopleteros, etc.) gracias a las transformaciones técnicas de los buques como la utilización de motores de combustión interna, pequeñas plantas eléctricas y al empleo de fuel oil para el calentamiento de las calderas por medio del sistema de sopletes[61]. En el contexto regional el síntoma más elemental de estas innovaciones laborales fue la aparición de novedades en el vocabulario laboral regional que terminaron por transformar la usual denominación genérica de *bogas* por la de buqueros, vaporeros, marinos, tripulantes y navegantes, como también en los oficios arriba mencionados[62].

En un comienzo el número de tripulantes fue reducido (diez en 1848), pero luego se incrementó cuando las circunstancias se hicieron rentables gracias al despegue de la sucesiva comercialización del tabaco, quina, añil y café. Con los datos de 1854, 1876, 1892, 1914 y 1928, que promedian 32 tripulantes por vapor hemos elaborado el cuadro 4-5, quedando por fuera del mismo los tripulantes de los botes de acero (71 en 1916 con una capacidad promedio de 22,5 toneladas), lanchas a vapor (4 en 1916 con una capacidad promedio de 18 toneladas) y lanchas con motor de gasolina (3 en 1916 con una capacidad promedio de 24 toneladas)[63]. El cuadro muestra una relación directa y apenas lógica entre el incremento de los medios de transporte fluvial y el número de navegantes. Si agregamos la variable del incremento del comercio exterior colombiano como trasfondo, comprenderemos la importancia social de este grupo laboral y el protagonismo que tenían sus protestas gremiales dentro de la naciente clase obrera nacional.

Cuadro 5
Vapores, tonelaje y navegantes, 1872-1928

Años	Vapores	Botes de hierro	Tonelaje	Navegantes
1872	11			330
1892-1896	23		2.269	782
1910	45	40	8.370	1.350
1916	41	114	12.222	1.230
1922	54	82	11.548	1.620
1928	133	287	53.548	3.990

Fuentes: elaboración del autor con base en Fuentes: Sergio Paolo Solano, “Barranquilla vista por su alcalde en 1872”, *Diario del Caribe*, Barranquilla, junio 12 de 1988; A. Martínez A. y R. Niebles, *Directorio anuario*; E. Grau, *La ciudad de Barranquilla en 1896*; E. Rasch S., *Guía comercial de Barranquilla*, pp. 50-55; BNC, *Diario Oficial*, Nº 16.124, Bogotá, junio 22 de 1917; E. López, *Almanaque de los hechos colombianos. II Atlántico*, p. 12; *Geografía económica de Colombia. Atlántico*, pp. 186-187. Otros datos relativos a 1928 en: E. Rasch I., *Directorio comercial probarranquilla*, p. 237. Debido a

que Barranquilla era la sede de la Inspección y luego de la Intendencia Fluvial del río Magdalena, los vapores de las compañías radicadas en Cartagena y que traficaban por esta arteria fluvial aparecen registrados en aquella ciudad. Según una publicación de 1910, la flota cartagenera constaba de 34 vapores, 36 bongos de hierro y 14 planchones con una capacidad total de 9.000 toneladas. Francisco Valiente, *Cartagena ilustrada*, Talleres Mogollón, Cartagena, 1910, p. 263. Otra publicación de 1929 trae la cifra de 22 vapores y 39 planchones con una capacidad total de 10.291 toneladas. M. Pretelt B., *Monografía de Cartagena*, pp. 70-73.

Los oficios de la tripulación poseían su jerarquía interna. Al frente de quienes atendían a los pasajeros estaban los camareros primero y segundo; el cargo despensero reclamaba cierta responsabilidad; el sebero o aceitero, oficio que estaba por encima del aprendiz de ingeniero, podía iniciarse en los "secretos" de la mecánica y llegar a ser, si era aplicado, un competente ingeniero mecánico. Como no es de imaginar a los carpinteros ocupados en sus labores específicas durante todos los viajes, es de suponer que desempeñaban actividades múltiples. "... el práctico es morador autóctono de la región fluvial, con un nivel educativo apenas superior al de los bogas, es decir de los tripulantes". El oficio de candelero o fogonero era uno de los menos especializado y más riesgoso; en 1920, al lanzarse a la huelga los fogoneros de la compañía de Pineda López exigiendo aumento salarial, un artículo de prensa comentó: "la empresa no está en posibilidad de hacer una erogación, sobre todo cuando el oficio no tiene especialidades que le dificulten, optó por aceptar los servicios de nuevos empleados...". En momento de gran actividad toda la tripulación rasa cargaba y descargaba los buques y planchones y estaba obligado a limpiarlo y pintarlos[64].

El tripulante raso tuvo dos matrices originarias según su lugar de residencia. El vinculado a las empresas radicadas en Barranquilla surgió del boga, ya que las necesidades de mano de obra llevó a aquéllas a contratar personal con experiencia en el tráfico en el río Magdalena, arteria de curso difícil debido a la inestabilidad del canal navegable, los bajos sedimentarios, los rápidos en los desniveles del lecho del cauce y en los

angostamiento de las laderas, escasa profundidad en período de sequía, arrastre de objetos naturales que amenazaban la integridad de los cascos de los vapores, condiciones de insalubridad, etc., lo que exigía al navegante estar familiarizado con la vida fluvial. Cartagena ilustra otra variable al ser un puerto marítimo que usufructuaba el tráfico de cabotaje en las costas de barlovento hasta el golfo de Urabá y por los ríos Sinú y Atrato, por lo que en sus embarcaciones se emplearon tripulantes no provenientes de la tradición del río sino de la mar, en su mayoría pescadores. En efecto, las dificultades que enfrentó Cartagena para comunicarse con el cauce principal del río Magdalena, la impulsaron hacia la mar en busca de una nueva frontera económica, concretamente en las regiones recorridas por los mencionados ríos. En 1942 una publicación oficial, coordinada por el cartagenero Alfonso Romero Aguirre, reconocía este hecho: "El número de vapores fluviales en esta ciudad fue menor dado que ella buscó más el área de las Sabanas y el Chocó". Esto originó algunas peculiaridades en el tipo de embarcaciones que se construían (goletas y balandras), dejando su huella en el número y en la organización de los tripulantes que empleaban. Según un informe oficial, en 1922 hacían el tráfico entre Cartagena y el puerto de Tolú 22 embarcaciones, las que realizaron 390 viajes; estas embarcaciones (de las que sólo 5 tenían capacidad para 100 toneladas) ocupaban un promedio de 6 personas. Muchos de estos marineros transitaron al tráfico por el río cuando la elite de este puerto logró consolidar empresas modernas de transporte fluvial[65]. En esta ciudad fueron más importantes los talleres y muelles del ferrocarril, inaugurado en 1894, que los de la navegación fluvial.

Esta diversidad de origen implicó variaciones en algunos patrones culturales; un cronista de comienzos del siglo en curso describe algunas de las características culturales de los marineros costaneros de Cartagena: "Era clásico el vestir de

aquellos patrones Cedeños, Medranos, Morillos, Polos y otras dinastías del mar. Pantalón con hebilla de oro. Camisa de pechera tiesa con botonadura de coral encasquillado; pañuelo de seda perfumado con Pompeya de Piver y, en los dedos, tres o cuatro anillos de oro macizo, recuerdo de sus viajes al Chocó"[66]. En comparación con estos, los patrones de las embarcaciones menores del río Magdalena eran diferentes hasta en la simbología del vestido (torso desnudo, pantalón de tela burda y recogido hasta la media pierna y un sombrero burdo de paja). De parte de los patrones y capitanes de la mar era muy usual emplear la expresión "marinero de agua dulce" para referirse de manera un poco despectiva a quienes trabajaban en el río. La adaptación al trabajo en el río para quien provenía de Cartagena fue difícil dado que se le exigía mayores faenas (mayor carga, limpieza, atender fogones de las calderas y las máquinas, cargar la leña, etc.), y ellos estaban habituados al sólo trabajo de dirigir el velamen acorde con la dirección de la fuerza eólica, a mantener el timón y a cocinar. Por eso, cuando en 1894 Calamar se constituyó en el puerto fluvial de Cartagena gracias al ferrocarril que unía a ambos puntos, muchos de las compañías navieras de esta ciudad engancharon personal proveniente de la tradición del río, uniformándose un poco los orígenes.

Comenzar a trabajar en un vapor en calidad de tripulante raso requería dos condiciones: estar relacionado con la vida en el río y demostrar aptitudes para los oficios rudos. El tripulante raso era escogido mediante recomendación de alguien que ya estuviese vinculado y sus aptitudes físicas eran sometidas a prueba. El tripulante era contratado para cada viaje por la oficialidad de los vapores, recibiendo salario por viaje realizado; aún las compañías de capitales extranjeros que colocaron administradores y oficialidades de sus lugares de origen tuvieron que adaptarse a esta realidad y mantuvieron esas formas de contratación por enganche y a destajo como lo anotó Miguel Cané en 1881. Ahora bien, cuando la empresa se tomaba la

atribución de nombrar personal para los vapores debía contar con el beneplácito del capitán quien podía no aceptar, norma consagrada desde 1870 en el Código de Comercio Marítimo y Fluvial y mantenida aún en 1945[67]. A pesar de estas formas de contratación que se prestaban muchas veces para cometer arbitrariedades por parte de los oficiales, fue usual que las tripulaciones se estabilizaran en los barcos con el beneplácito de la oficialidad. Las disposiciones legales en cierta forma influyeron en la selección de algunos núcleos de trabajadores, logrando estabilizarlos en sus trabajos, lo que fue más usual entre la oficialidad que en el resto de los tripulantes.

Es bueno tener presente que la existencia de mano de obra simple y calificada deja su huella en los salarios y en la estabilidad laboral del trabajador. Pero, al igual que lo anotado para el caso de los braceros, toda demanda continua de trabajo eventual termina creando un sistema de preferencia. Este fue el caso de la oficialidad de los vapores, de los técnicos y mecánicos en astilleros y talleres. Quienes alcanzaron cierta estabilidad laboral terminaron identificándose con los oficios desempeñados y definiéndose como ejercitantes de los mismos (mecánico, contabilista, despensero, navegante, albañil, electricista, etc.) y no por medio de la ocupación eventual ("ahora mismo estoy trabajando en X parte, haciendo tal cosa"). Por otra parte, los empresarios y administradores de las empresas y buques, también se preocuparon por darles estabilidad a ciertos trabajadores y empleados gracias a la positiva valoración de sus desempeños. En informe que en 1867 rindió al Gobierno Nacional el navegante y empresario inglés Robert A. Joy, al evaluar los perjuicios causados por las continuas guerras civiles sobre los barcos del río anotó que, "... la tripulación y los empleados de servicio de paz, que conocen al buque, su maquinaria y la naturaleza de los cuidados que requiere, son frecuentemente reemplazados por hombres nuevos, más atentos a las operaciones militares que a la con-

servación del buque, el desorden empieza y con él la ruina de ese instrumento complicado y científico, que solo el orden y el método pueden manejar”[68].

Pero los tripulantes más que identificarse con las compañías navieras lo hacían con los buques en los que prestaban sus servicios, lo que se manifestaba en la forma tan familiar como los conocían. Todo parece indicar que la identificación con las empresas fue precaria o no existió, tanto por la forma de contratación laboral que vinculaba al tripulante al barco, como por la inestabilidad laboral, las liquidaciones, recomposiciones y el surgimiento de nuevas empresas. La identidad con el buque se expresaba hasta en las competencias entre los vapores, de las que nos legaron registros escritos los viajeros, competencias que, valga señalarlo de paso, si tenían su aspecto festivo y de orgullo cuando eran expresión de simple emulación técnica y de atención de la tripulación al vapor, en épocas de intensa rivalidad económica podían terminar en averías y tragedias por sobrepeso y presión excesiva de las calderas. En 1945 un conocedor del río, al hacer un balance de lo que significaban los vapores para sus tripulaciones, apuntó: “Y siempre han sido defendidos con bravura, en épocas de verano, por capitanes, prácticos, contramaestres y tripulaciones”[69]. No sabemos que pasaba durante los períodos de semiparálisis del puerto debido a los impactos de las crisis económicas internacionales, de la sequía del río y por las restricciones del circulante; también desconocemos qué actitudes tenían los trabajadores en épocas de competencia ruinosas como a la que le puso fin Rafael Reyes en 1908. Lo que sí sabemos es que en ambas situaciones los tripulantes (y trabajadores de los puertos) salían afectados por la contracción de la oferta de trabajo, “recorte de personal” como eufemísticamente llaman ahora los empresarios y tecnócratas, padecido por los trabajadores como despido y la consecuencia de incertidumbres, hambre y miseria para sus familiares. Tampoco tenemos certezas sobre

lo que sucedía con la tripulación de los vapores cuando éstos se negociaban y entraban a formar parte de nuevas empresas; es probable que continuaran vinculados a "sus" vapores, pero en algunas ocasiones las empresas debieron reorganizar el personal seleccionando a los más capacitados para laborar en los buques de mayor capacidad.

Es lógico suponer que el tripulante fue moldeado en algunos aspectos de sus comportamientos gracias a las presiones que la competencia ejerció sobre la "buena imagen" de las empresas. La lectura de los viajeros correspondientes al período que estudiamos, a pesar de las ambivalencias que presentan al momento de valorar el servicio en el vapor y a los tripulantes, pone de presente una tendencia hacia la mejora de los servicios prestados y una transformación en la presentación estos. Además, la permanencia de un grupo laboral en un espacio tan reducido servía para que los controles de los oficiales de los vapores se ejercieran con mano dura, y por tanto se presionó sobre su identidad. Pero sin duda que este moldeamiento fue un proceso largo, sometido a altibajos pues a finales de la década de 1930 los tripulantes aún continuaban luchando por mejores condiciones laborales. En 1917 un viajero nacional reconocía que el vapor que lo llevó de Puerto Berrío a Magangué "... era uno de los mejores barcos del río Magdalena, tanto por sus comodidades y elegancia como por la excelente educación de su Capitán, y por el orden, disciplina y aseo de la tripulación y el buen servicio de la mesa"; pero el buque que lo llevó a Barranquilla era todo lo contrario, pues el "... servicio de mesa y el asco de los catres y de los sirvientes, lo mismo que la disciplina de éstos, me parecieron inferiores...". Luego culminaba:

La Compañía Antioqueña, que tanto se esmera en el buen servicio de sus barcos, debería organizar el personal de las tripulaciones y el que atiende a los pasajeros, uniformándolos, estableciendo en el mismo barco el lavado y aplanchado de la ropa de sus empleados, y, sobre todo, escogiendo ese personal y dotándolo de manera que se pueda educar

bien y no haya que estar cambiándolo para cada viaje, como comúnmente sucede ahora, sobre todo en los vapores de otras compañías[70].

En la mejora de la imagen del tripulante desempeñó un papel primordial sus luchas gremiales y las asociaciones mutuarias y sindicales desarrolladas durante el siglo XX. Detrás de sus luchas económicas, aprovechadas muchas veces para denunciar las inseguridades de los vapores, la desatención oficial frente al río Magdalena y el deterioro del ferrocarril de Puerto Colombia, se escondía la presencia cada vez más creciente de una valoración del trabajo, de la importancia de este grupo laboral para el progreso del país y de ideas de justicia social y dignidad humana. Su diferenciación con relación al boga comenzó a darse gracias a las condiciones laborales y a los oficios que ocupaban:

a) El tripulante desarrollaba su trabajo en condiciones de disciplina impuesta, presente muy débilmente en los bongos y champanes cuyos remeros y prácticos tenían a su disposición el tiempo de los pasajeros y de la carga;
b) La rudeza del trabajo del boga no era igualada por la del tripulante debido a que éste laboraba en condiciones más ventajosas en términos comparativos;
c) Las paradas de los buques en los puertos fluviales intermedios eran cortas (carga y descarga, leñateo y para pernoctar) lo que redujo el tiempo para las continuas diversiones en tierra muy típicas de los bogas de champanes;
d) El salario del tripulante no dependía de una contratación directa con los pasajeros sino con la oficialidad del vapor que servía de intermediaria con la empresa, y a pesar que continuó la tradición del salario por adelantado, la alícuota que se entregaba se redujo y la mayor proporción se cancelaba al terminar el viaje. Esto llevaba a que cualquier falta al contrato establecido de manera oral era motivo de despido, y lo peor, el desprestigio por la mala conducta

cundía rápidamente entre las oficialidades de los vapores, cerrándosele las puertas al tripulante incumplido. En fin, si al boga no lo podía controlar el patrón de la embarcación, al tripulante del vapor si lo controlaba la oficialidad.

Como lo veremos un poco más adelante, la diferenciación del tripulante del boga se fue dando merced a la modernización de las compañías navieras, por la influencia de ideologías radicales entre los trabajadores que se encargaron de introducir referencias sobre el status ideal de vida de los obreros, por las presiones ejercidas por el Estado y por el empeño de algunos sectores de artesanos y obreros quienes se esforzaron en mejorar la imagen de los sectores populares para contrarrestar la visión despectiva que sobre estos tenía la elite del país. El control sobre el tiempo empleado por un vapor en hacer un viaje de ida y vuelta cerró aún más las posibilidades de relación de la tripulación con las poblaciones ribereñas, ejerciéndose un mayor control sobre el tiempo de trabajo. Este control del tiempo también fue estimulado porque el sistema del leñateo tendió a desaparecer por la utilización del motor de combustión interna, cambio favorecido porque desde comienzos de los años de 1920 la Tropical Oil Company situó a lo largo del río estaciones de aprovisionamiento de combustible, como también porque las compañías que continuaron utilizando las calderas de vapor organizaron un sistema de trasbordo de leña que evitaba las continuas paradas[71]. Limitadas las relaciones del tripulante con las poblaciones ribereñas, las posibilidades de las continuas diversiones se concentraron en Remolino, Morales y San Pablo, puntos tradicionales de reunión de bogas cuando Mompox dejó de ser un obligado puerto intermedio por el cambio de cauce del río Magdalena, siendo el primero la antesala para el arribo a Barranquilla y los otros sitios para pernoctar y tomar al día siguiente los rápidos del Magdalena Medio. En la documentación del siglo XIX estas poblaciones aparecen descritas como

sitios de disipación, llamando la atención la descripción de un viajero de comienzos del siglo XX:

> El Remolino de las Flores era hasta hace doce años la Capua del Río, o si queréis, la Niza de la Costa Amarilla. Todos los buques procuraban pernoctar allí: hasta se calculaban las jornadas desde Barranquilla. Y es claro, moraban allí unas morenas atrayentes, de formas escultóricas, amables y candorosas como la madre Eva; amiguísimas de los capitanes, de los contadores y hasta de los marineros. En ese paraíso magdalenés era el amor libre como en Rusia; los Otelos recibían la pena de la proscripción. No pasaba noche sin un ruidoso baile; llegaban invitados de Simití, de Bodega Central, del Rosario, adornados como para una saturnal griega. Prosperaban los contrabandistas y estanqueros; se quejaba el cura...[72].

Otro factor que ayudó a esa diferenciación fue la reglamentación estatal de esta industria. Debido a que la navegación por el río involucraba a más de una región (Estados soberanos), las que emitieron disposiciones fiscales diversas, el gobierno central se vio precisado a intervenir con el fin de centralizar la legislación relacionada tanto con la parte laboral como con todo lo que tenía que ver con las condiciones técnicas de los vapores y la competencia económica entre las compañías navieras. Quizá fue uno de los pocos aspectos en que todo el país se vio comprometido más allá de los intereses regionales. Además, las disposiciones emitidas por el gobierno central (y en algunas ocasiones los regionales) con el fin de regular las relaciones laborales entre los tripulantes y las empresas también obedecían a que del tráfico fluvial por el Magdalena y sus afluentes dependía buena parte de la vida económica del país y una porción significativa de los ingresos fiscales del Estado central, como también a que en esta actividad empresarial se hallaban vinculados empresarios de diferentes regiones y técnicos extranjeros.

Como desde un comienzo el problema laboral más importante era el del escaso control que se ejercía sobre los bogas

casi todas las disposiciones legales tenían que ver con esto. Desde la colonia la documentación oficial y los relatos de los viajeros que traficaron por el Magdalena están llenos de quejas contra los servicios prestados por este conglomerado de trabajadores. En 1843 Esteban Márquez, por ese entonces empresarios de la navegación fluvial por medio de botes y champanes, exigió que el concejo municipal de Barranquilla interviniera y reglamentara el servicio de los bogas. En ese año el Congreso Nacional sancionó una ley que creó el cargo de Inspector de Bogas en Barranquilla; en 1853 nuevamente el Cabildo de Barranquilla creó ese cargo. Veinte años después la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar expidió la Ley 46 de 1873 creando inspectores de Bogas en Cartagena, Barranquilla, Mompox, Magangué, Lorica y Tolú quienes debían llevar un registro de las tripulaciones de bongos y champanes, goletas y vapores, con las anotaciones sobre capacidad de carga de cada nave, destino, carga que movilizaban, etc. En esas inspecciones podían matricularse los tripulantes, para que los empresarios, capitanes y patronos los contrataran; también estipuló que en las matrículas se registrara los salarios acordados, los anticipos otorgados, destino del viaje y las funciones de los tripulantes. Los incumplimientos en los trabajos por parte de estos eran multados con el salario correspondiente a un mes y si huían y eran apresados se les obligaba a trabajar, pues los inspectores tenían funciones policivas para apresar a patronos, bogas y tripulantes que incumplieran habiendo recibido parte del salario por adelantado[73].

Por medio de la ley 35 de 1875 el gobierno nacional extendió la legislación sobre tráfico marítimo (Código de Comercio Marítimo expedido en 1870) al fluvial. Merece que dediquemos unas líneas a comentar los aspectos laborales de este código, pues, aunque prontamente la navegación fluvial tuvo su propio cuerpo de disposiciones, en algunos tópicos fue reivindicado por la oficialidad de los vapores. En el ámbito internacional,

dado el alto riesgo que corrían las inversiones en la navegación marítima, su antigüedad como actividad industrial y comercial y las especificidades que tenía el trabajo asalariado a ella vinculado, en esta se dieron las primeras formas modernas de contratación de trabajo asalariado. Las relaciones que entablaban los pocos barcos colombianos (usualmente pequeñas balandras y goletas) en varios puertos de otras latitudes obligaron a que desde un principio nuestra legislación estuviera a tono con las normas internacionales. No olvidemos que, si había alguien que podía comparar condiciones de trabajo, este era el marinero. El código de comercio marítimo colombiano, elaborado (al igual que el civil) con base en el de Chile (a su vez copiado del inglés), en su título IV ("De los contratos de los hombres de mar") contiene normas desconocidas en otras actividades laborales; lo primero es que eran normas escritas, y aunque la mayoría de ellas no se cumplieran, flotaban como un gas etéreo en el marco de las relaciones entre los empresarios (usualmente representado por el capitán) y los navegantes, en especial la oficialidad. En la oficina del capitán debía reposar una edición del mencionado código y en lugar visible debía colocarse el reglamento de la tripulación basado en aquél[74].

Entre las disposiciones laborales sobresalen: contratos por escrito y firmados por los tripulantes llevados en un libro, en el que se anotaban las faltas cometidas por estos; se expedían copias a los interesados. Pero en ausencia de contratos escritos se procedía "de acuerdo con la costumbre local"; los despidos sin razones legales debían ser indemnizados; la tripulación debía ser "alimentada convenientemente"; si un tripulante se enfermaba o accidentaba durante el viaje no perdía el salario y recibía una indemnización, al tiempo que se le costeaba la asistencia médica; si fallecía durante el viaje de ida los familiares recibían medio sueldo y durante el viaje de regreso recibían el salario entero correspondiente a la cantidad contratada; el tripulante podía cesar unilateralmente el

trabajo en caso de: declaración de guerra, epidemia en alguno de los puertos de arribo, por enfermedad o inhabilidad antes de comenzar el viaje, por maltrato por parte de la oficialidad y falta de alimentación conveniente; si el viaje se cancelaba antes de zarpar por disposición de los empresarios o del capitán el tripulante recibía el salario convenido[75].

Como ya se anotó, prontamente la navegación fluvial contó con un cuerpo de normas oficiales por lo que parece que muchas de las de aquel código no se aplicaron para el caso de la tripulación rasa, aunque es posible que algunas de sus normas si rigieran para el caso de la oficialidad pues en 1945 aún eran reivindicadas[76]. A pesar de esto, lo cierto es que el decreto nacional Nº 15 de 1881, especie de reglamento laboral para los oficiales y tripulantes de los vapores, fue expedido con base en dicho código y en las leyes que lo modificaron (84 de 1871, 35 de 1875 y 22 y 59 de 1876). Ese decreto creó un cuerpo de inspectores fluviales con sede en Barranquilla y Honda para controlar el estado de los vapores y para conceder permiso para cada viaje, visar "... el rol de la tripulación del buque, explicando a dicha tripulación sus deberes y las condiciones en que queda sujeta desde que se encuentra a bordo...", velaba por el buen desempeño y la conducta de la misma, hacía desembarcar a los tripulantes acusados por los oficiales por mala conducta, los juzgaba si la conducta tenía implicaciones penales. También reglamentaba las atribuciones de la oficialidad más alta ratificándole al capitán sus facultades para controlar a los tripulantes (los podía someter a prisión durante el viaje y en los puertos intermedios), escogía a la tripulación y realizaba contratos escritos en los que se especificaba los nombres, funciones de cada uno, salarios devengados, puertos de salida y de llegada, contratos que eran firmados por estos últimos, y cumplidas estas exigencias eran presentados ante los inspectores fluviales para recibir el visto bueno.

El decreto Nº 899 de 1907 ratificó en buena medida estas disposiciones, pero con la peculiaridad de que con base en la ley 4ª de ese mismo año, que había creado los cargos de Comisarios Inspectores adscritos a las Intendencias Fluviales, especificó las funciones policiales de estos para controlar la competencia y buena conducta de las tripulaciones, desembarcar a los tripulantes causantes de problemas, revisar el rol de la tripulación, informar a la autoridad respectiva los denuncios de los oficiales contra los tripulantes, vigilar por el cumplimiento del reglamento interno de los vapores. Con el siglo XX y el incremento del comercio exterior colombiano y por tanto de las compañías navieras, los controles sobre las tripulaciones se incrementaron. Así, a pesar de que el decreto 899 de 1907 solo estipuló las patentes (especie de cédula en papel sellado que otorgaba licencia para navegar) para el caso de los oficiales, de hecho, las intendencias también las extendieron a los tripulantes. Cada vez que un vapor iba a emprender un viaje estos las presentaban para ser visados por la Intendencia y esas certificaciones se le entregaban al contador del vapor; el capitán anotaba en esta cualquier falta cometida por el tripulante y una vez terminaba el viaje la entregaba a la Intendencia donde se llevaba un libro con las hojas de vida de los navegantes de cada buque. “Ha sido sin duda una de las mejores maneras que en los últimos años se han puesto en práctica para moralizar a los tripulantes del río Magdalena”[77]. Pero no sólo eso. El decreto en cierta medida racionalizaba las relaciones capitán-tripulación no exentas de conflictos solucionados en favor del primero gracias a su poder; antes del mencionado decreto para los tripulantes en conflictos con un capitán era muy difícil conseguir enganche laboral en otros vapores; ahora podía contar con una historia laboral legal la que presentaba al momento de solicitar trabajo. Años más tarde, el decreto 801 de 1923 consagró que para ser tripulante raso se necesitaba tener una cédula de identidad y compe-

tencia expedida por las oficinas fluviales de los puertos; para ingresar a trabajar en un vapor el aspirante debía presentar dos certificados de "... personas de reconocida honorabilidad, en que consten que conocen suficientemente al aspirante y lo recomiendan como persona de buena conducta, activa y hábil para desempeñar el oficio"[78].

Oficialidad de los barcos de vapor

Por encima de los tripulantes estaba la oficialidad y el capitán. La estimación de los cargos de la oficialidad estaba en relación directa con los conocimientos, pericia, fuerza y honorabilidad que demandaban sus desempeños. Los caminos para llegar a los cargos de capitán, práctico e ingeniero fueron diversos y variaron al unísono con la legislación nacional y con la formación de una subcultura laboral entre estas ocupaciones, la que estableció filtros para evitar los ascensos indiscriminados considerados atentatorios contra el prestigio de esos oficios. En las pocas empresas de navegación que existieron durante el siglo XIX, a los cargos de oficiales se llegaba después de una larga carrera, la que comenzaba a temprana edad, y en la mayoría de los casos al lado del padre, siendo su primer peldaño la labor de "proba", especie de sirviente del resto de la tripulación o de la oficialidad según fuese su ascendencia familia. En ciertas circunstancias los conocimientos en materia de mecánica y contabilidad permitían el enganche en un vapor sin haber ejercido las funciones previas, y otras veces desde estos cargos se ascendía a capitán. Al fin y al cabo, estos tres oficios dominaban en el buque y sus relaciones eran estrechas hasta el punto de permitir un rápido aprendizaje de los aspectos esenciales del oficio de capitán. En ocasiones el oficio de ingeniero fue condición indispensable para ascender a aquel cargo, a lo que se sumaba una evaluación de la honradez y de la cultura; de la misma manera se podía transitar del cargo de ingeniero de buque al de jefe de talleres de astilleros, siempre

y cuando el conocimiento estuviese más allá de lo requerido por la rutina del barco y se tuviera ideas de ingeniería, dibujo, herrería, pailería y carpintería.

Varios ejemplos ilustran lo afirmado; Antonio Salcedo V., uno de los capitanes más recordado en la Barranquilla de la primera mitad del siglo XX,

> Comenzó la navegación como "proba", o sea, el muchacho que sirve a la tripulación, y fue ascendiendo hasta llegar a experto capitán, tan experto que era verlo dirigir las maniobras que fueran menester en los accidentes del viaje. Salcedo era campechano, franco, un *HARD WORKMAN* (recio hombre de trabajo) como se llamaba él mismo, cuando le tocaba hablar en el inglés que aprendió en una goleta norteamericana en que navegó unos años, cuando muchacho.

En 1913 Julio Acosta H. inició su carrera de navegante en calidad de contador y en 1918 fue ascendido a capitán y en 1928 fue presidente de la Sociedad de Capitanes. Es de suponer que durante esos cinco años ganó experiencias en el tráfico por el río y aprendió mecánica y algunos rudimentos de física y construcción naval, a la vez que hubo de perfeccionar sus conocimientos sobre la historia de navegación por el Magdalena, tema obligo de conversación entre el gremio de navegantes y entre la población barranquillera en general. Un año antes, en 1912, se registraba que Julio del Valle (hermano de Luís del Valle, capitán, constructor de vapores y pequeño empresario de la navegación fluvial), práctico de vapor, "... ha sido distinguido con el ascenso a capitán... los conocimientos que posee en la navegación, su cultura y honradez le han hecho merecer este nuevo puesto"; a finales de 1919 fue elegido presidente de la recién reorganizada Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes. En 1906 se decía que Alejandro Mcausland, barranquillero nacido en 1853 e hijo del escocés Tomás Mcausland quien arribó a este puerto en 1847 en calidad de contador del vapor Unión, había aprendido desde los 14 años

al lado de su padre y 10 años después era ingeniero y capitán de vapores y en 1887 pasó a dirigir los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes. Su hijo, Roberto E. Mcausland en 1906 trabajaba de aprendiz en dichos talleres y tiempo después hubo de navegar, pues para 1927 ocupó la presidencia de la Sociedad de Capitanes. El capitán Rozo comenzó a navegar a los 10 años de edad y a los 16 se hizo piloto. En 1928 Manuel G. Insignares, hijo del capitán Víctor Insignares R., fue examinado para su ascenso a capitán[79].

Hubo familias enteras consagradas al ejercicio de cargos de oficiales, sobresaliendo los Mcausland, Glenn, Duncan, Steel, del Valle, Insignares, Noguera, Senior, de Caro, Betancourt, Pérez, Hamburger, Salcedo, Rocha, Chegwin, de la Rosa y muchas más. Los Mcausland descendían de los escoceses Tomás y Louis Mcausland; los Glenn (canadienses) y los Duncan (escoceses), habían llegado con la independencia y durante años usufructuaron el negocio del transporte en embarcaciones movidas por fuerza humana. Los Steel, descendían del inglés Edward Steel Geisle, y los Salcedo (judíos sefarditas) llegaron en los años 1830 y también se dedicaron al negocio señalado. Estas familias incursionaron en el comercio y se dedicaron a realizar pequeñas importaciones que distribuían entre las poblaciones del bajo Magdalena. Esta actividad les permitió acopiar experiencia en la navegación además de la valoración de las posibilidades económicas de la misma. Cuando la competencia de los vapores amenazó sus intereses, estas familias evolucionaron al negocio del leñateo y después a la ocupación de cargos de contabilistas, ingenieros y capitanes de vapores. Muchos capitanes, ingenieros mecánicos, contabilistas y herreros descendían de los primeros extranjeros en primera o segunda generación. En 1892 un directorio comercial de Barranquilla registró carpinteros con apellidos extranjeros (Bernardt, Bernet, Ebrath, Hamburger, Hasselbrink, Heilbron, Márceles, Michelena, Mazó, Sterling y Stevenson), herreros

(Bernat, Hoenisgberg, Isaac), mecánicos (Borré, Chateing, Coy, Chegwin, Demanoix, de Lima, Duncan, Escauriaza, Gifford, Nicolassen, Mcausland, M'Kien, Osanders, Pochet y Pure), latoneros (Simmonds). Para 1910 a estos apellidos se agregaron los Rennengberg, Senior, Carroll, Dean, Curtis, McKeew, Jakey, Stridienguer, Lockard, Devis, y para 1933 Schemell, Clapper, Jacquin, Renowitzky, Wolf, Jond, Campbell[80].

La prestancia social de que disfrutaban y sus conocimientos sirvió para colocar algunos de sus descendientes y familiares en los vapores en calidad de aprendices o contabilistas[81]. En estos casos el aprendizaje se hacía desde temprana edad laborando al lado del padre, procedimiento por medio del cual se transmitían no sólo los conocimientos técnicos y de otra índole sino también los valores morales; otros oficios como los de práctico y timonel también tuvieron iguales características en cuanto a su reproducción. Cada ascenso exigía años acumulados en la labor previa y realizar un examen ante los mejores, y si se sorteaba favorablemente se culminaba en un ritual (chapuzón en las aguas del río, embadurnamiento con grasa de máquinas) presidido por un viejo y experimentado ejercitante del oficio quien oficiaba en calidad de padrino. Acto seguido el recién ascendido agasajaba a sus condiscípulos con una fiesta en la que se bebía licor y se comía profusamente.

La jerarquía del capitán se expresaba (al igual que la del contabilista, el práctico y el timonel) en la vestimenta, en las formas de relacionarse con los pasajeros, en la alimentación y en el sitio en que desempeñaba sus labores (la parte más alta de la embarcación), mientras que el ingeniero laboraba en el área de máquinas controlando todo el dispositivo técnico y su correspondiente personal. Ya fuera del vapor, el capitán gozaba de una gran estima social, materializaba en sus reuniones con los administradores de las navieras quienes les consultaban sobre las situaciones económicas de las compañías y la de navegabilidad del río. Esta prestancia denotaba su relativa autonomía

devenida de sus conocimientos de las fórmulas para sortear las vicisitudes de la navegación en un río no exento de altos riesgos lo que implicaba otorgarles un voto de confianza[82].

Esta condición de administrador de una inversión con alta contingencia afianzaba su autonomía y lo diferenciaba del administrador de una fábrica cuyos capitales estaban más seguros; pero también ello era el resultado del hecho de que los empresarios navieros tenían que contar con el capitán para llevar a cabo ciertos procederes ilícitos (sobrecarga de los buques, depósito de mercancías en pequeños puertos para regresar a recogerla y llevarla a su destino lo que demoraba el viaje, etc.), tal como lo denunció el Inspector Fluvial de Honda en 1878. Todos estos factores permitieron que el capitán desarrollara una especie de sicología de mando: "El capitán es el tipo clásico del navegante observador y severo. Da a su voz rotundas inflexiones viriles; habla induciendo en el interlocutor sus expresiones con la mirada penetrante, síntoma de altivez". A pesar de la jerarquía del capitán, la vida en el vapor implicaba formas de convivencia con la tripulación que matizaban su autoridad. Verbigracia, cuando la nave se varaba el capitán trabajaba hombro a hombro con el resto de los navieros para ponerlo a flote; ya fuera de los linderos de la ciudad en que residía, lo más común era que compartiera la vida lúdica de la tripulación[83].

El principio de autoridad en los vapores no estaba determinado por los métodos administrativos modernos, sino que se ejercía en función del carácter del capitán. Mediante los decretos 15 de 1881, 899 de 1907, 374 de 1912, 801 de 1923, 1.661 de 1933 y 252 de 1941, el gobierno fue legislando sobre el ejercicio de autoridad en los vapores, otorgándole al capitán funciones de autoridad pública y de agente de policía, quedando bajo su mandato la tripulación y los pasajeros. Algunos son descritos como personas severas y sus nombres aparecen ligados al recuerdo de un buen servicio, mientras que otros son re-

memorados por sus vidas disolutas. Al parecer todo dependía de la extracción social y de la formación cultural de la persona. Félix González Rubio, capitán adulado por la firmeza de su carácter y por su cultura, era hijo del tipógrafo Domingo González Rubio fundador del periódico El Promotor, durante mucho tiempo polo de reunión de la intelectualidad liberal costeña; el capitán Costa fue descrito en 1929 como una persona culta y respetuosa, que había poblado su memoria con muchos viajes al extranjero. En contraste con estos, en 1876 un viajero francés describió al capitán Santiago Duncan como un beodo y de carácter áspero; otro viajero describió al capitán del vapor Confianza como una persona vulgar que no medía su vocabulario ante las damas, y el capitán Antonio Salcedo fue retratado como un hombre de estirpe popular, conocedor del río y animador de fiestas "... que no deben ser vistas por los ojos inocentes de los niños y las niñas". En 1889 Salvador Camacho Roldán decía: "El capitán Chapman, muy popular en el Magdalena por su benevolencia general y buen trato a los pasajeros". A comienzos del siglo XX un viajero colombiano anotó: "Con pena nos despedimos del señor Doyohne [Deyongh] capitán del Confianza, hombre sencillo, franco, muy consagrado a su oficio..." M. Goenaga nos legó una semblanza del capitán John Glenn de la Rosa como una persona estudiada en Norteamérica, decente y esmerado por la limpieza y presentación de los tripulantes; "Él presidía la aristocracia que distinguía a los capitanes de hace cincuenta años, todos hombres de gran relieve social, como lo eran Bradford, un gran señor nacido en los Estados Unidos, Egea, el hombre de las grandes amistades y de las sutiles ironías, Félix González Rubio, un letrado, los Senior, Noguera, Mcausland, etc." El ya citado Aníbal Noguera, quien creció en las márgenes del río, retrata la personalidad del capitán de la siguiente forma: "El "capi" era un personaje familiar en los puertos y un afable déspota a bordo. Allí reinaba y ejercía el papel de juez, sacerdote y ami-

go al mismo tiempo. Formaba una jerarquía que oscilaba entre la firmeza del comodoro y las complacencias de un buen padre. Sus cóleras son célebres, lo mismo que sus gentilezas". En 1945, Rafael Gómez Picón, quien durante muchos años vivió a orillas del río afirmó: "Los capitanes fueron en la segunda mitad del siglo pasado y gran parte del presente, de modo especial hasta el empleo del petróleo, una especie de semidioses del río a quienes se rendía pleitesía en los puertos principales, en las laderas, en los rústicos y acogedores leñateos en los cuales numerosas vírgenes de esculturales y bronceados..."[84].

La reglamentación legal para el acceso a los cargos de la oficialidad siempre mantuvo algún rigor, pues de ella dependía en gran medida la vida de las empresas de navegación. Como los capitanes eran los directos responsables ante las compañías, éstas y el Estado se preocuparon por controlarlos mediante la expedición de normas que reglamentaban sus actividades. En los inicios de la navegación a vapor esto no fue necesario dado que cada vapor armado en el extranjero llegaba con su oficialidad foránea; si alguno faltaba era reemplazado por alguno de la oficialidad subalterna siempre y cuando contara con el beneplácito de los empresarios, lo que generó un equilibrio entre el número de vapores y la oferta de mano de obra. Cuando el número de vapores se incrementó, especialmente cuando comenzaron a ser armados en los astilleros de Barranquilla, algunos nativos que habían demostrado sus aptitudes ascendieron a capitanes[85]; sin embargo, prontamente se manifestó la militancia partidista de éstos y por tanto el riesgo que corrían las empresas, pues los bandos en pugna durante las guerras civiles siempre intentaban apoderarse de la flota de vapores y de controlar el río, contando muchas veces con la complicidad de los capitanes. Por eso, la ley 77 de 1877 consagró que los nombramientos de capitanes y contadores de los vapores debían contar con la aprobación del Estado, lo que fue ratificado por el decreto 899 de 1907.

Después de tres cuartos de siglo de haber sido introducida y reglamentada de una manera contestataria y dispersa mediante una multitud de normas, empresarios y gobierno se dieron a la tarea de organizar dicha actividad mediante la expedición del decreto 899 de 1907, elaborado a solicitud de Francisco de P. Manotas (Ministro de Obras Públicas, oriundo del departamento del Atlántico) por una comisión integrada por tres empresarios navieros, un representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, uno de la Sociedad Colombiana de Agricultores, uno por los bancos exportadores, un capitán retirado hacía muchos años, un representante de los comerciantes y uno de las compañías aseguradoras. Dicha norma, aunque motivada inicialmente por un interés en acabar con la competencia ruinosa entre las empresas navieras (estableciendo turnos, control del tiempo del itinerario de los vapores y reorganizando a la Intendencia Fluvial del río Magdalena a la que se le concedieron atribuciones de control e intervención), también reglamentó el empleo del personal en los vapores, las formas de ascenso, control sobre los tripulantes, etc. Las disposiciones sobre el personal de los vapores representaron un primer intento por desvertebrar algunos privilegios usufructuados por los viejos capitanes, quienes gracias a la prestancia social que disfrutaban resistían medidas de las compañías, como, por ejemplo, la oposición a la promoción indiscriminada de oficiales al cargo de capitanes, lo que lograban a través del control de ciertos aspectos ya descritos de los ascensos. Por eso, dicha norma consagró como único requisito para ascender a capitán el contar con un mínimo de tres años de experiencia en la navegación y el respaldo de la empresa empleadora, medida que abrió las puertas a dicho cargo a muchos oficiales.

Durante estos años la promoción a los cargos más importantes se dio con cierta facilidad; verbigracia, en 1916 se expidieron 90 patentes para oficiales, discriminadas así: 12

capitanes, 9 primeros prácticos, 18 segundos prácticos, 20 primeros ingenieros, 15 segundo ingenieros, 15 electricistas y 1 motorista de gasolina. Según estos datos, las ocupaciones sobre las que se ejercían mayor presión eran las mecánicas (ingenieros y electricistas), con el 56% del total de las patentes expedidas; seguían los prácticos con el 30% y por último los capitanes con el 13%. Contra esta promoción indiscriminada protestaron los capitanes e ingenieros mecánicos experimentados, como también algunos funcionarios gubernamentales, como el Intendente Fluvial de los ríos Sinú y Atrato, quien consideraba que esa sólo exigencia no bastaba, al tiempo que el del río Magdalena pedía que se reglamentara la ley 33 de 1915 que gravaba las patentes de capitán, "... para restringir estas al personal que verdaderamente necesita de ellas para ir a desempeñar inmediatamente el empleo respectivo"[86]. Esa liberalidad en la promoción ocasionó enfrentamientos entre los capitanes experimentados y el resto de la oficialidad, de las que durante un tiempo salieron favorecidos los primeros pues las compañías aseguradoras ligadas al tráfico fluvial se reservaron el derecho de vetar a los capitanes, lo que fue padecido por los más noveles. Con el tiempo, cuando la flota de vapores pasó de 41 a 133 naves, las navieras emplearon a ese sector de oficiales patentados pero que no se desempeñaban como tal, como medida de presión sobre la oficialidad colocada para que cumpliera con las exigencias de aquéllas. Esa oficialidad "emergente", llamada peyorativamente "empujadores" por los experimentados, se mantenía a la expectativa para ocupar los cargos de quienes recibían la carta del "con motivo de...", como se les llamaba a las resoluciones de despido[87].

Resultado de esos enfrentamientos fue el inicio de la organización mutuaria de la oficialidad de los vapores, comenzada con la creación en 1919 de la Asociación de Ingenieros Mecánicos de Barranquilla (AIM) y la reorganización de la Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes, y en 1923 con

la fundación de la Sociedad de Capitanes como un desprendimiento de la AIM. En sus comienzos esta agrupaba a los ejercitantes de este oficio y a los capitanes, contabilistas y jefes de talleres de las compañías navieras, con el fin de luchar contra esa promoción indiscriminada, gremio que alcanzó mucha respetabilidad en esta ciudad y que influyó en la expedición del decreto 801 de 1923, el que le otorgó un protagonismo importante en los procesos de selección y control del personal[88]. El mencionado decreto consagró nuevos requisitos para aspirar a los más altos cargos de la oficialidad. Para capitán se exigió presentar certificados de los gerentes de las empresas navieras que certificaran que el aspirante se había desempeñado en los cargos de menor jerarquía que le precedían; para práctico primero, la acreditación de capitanes patentados y prácticos reconocidos; para práctico segundo la acreditación de prácticos primeros patentados; para ingenieros primero y segundo, en su orden se exigían certificaciones de capitanes e ingenieros patentados y de ingenieros primeros patentados; y para que un tripulante trabajara en un vapor, la presentación de las hojas de servicios que llevaban los capitanes. Para la promoción a todos estos cargos se instituyó el examen teórico-práctico, presentado ante unas juntas examinadoras acordes con cada cargo[89].

Diez años después, el decreto Nº 1.661 expedido por el gobierno nacional en 1933, recogió y renovó toda la legislación dispersa sobre las formas de promoción a los diferentes cargos. Este decreto obedeció a las presiones de los comerciantes, empresas navieras y compañías de seguros quienes mostraron sus descontentos por su escasa presencia en los jurados que examinaban para la promoción laboral, a lo que achacaban los continuos accidentes y pérdida de embarcaciones[90]. Anotemos de paso que la prensa barranquillera de esos años contiene apartes de una intensa polémica entre los capitanes y los empresarios en cuanto al grado de responsabilidad en los

accidentes de los vapores, acusando los primeros a los segundos por escaso mantenimiento a que se sometían las unidades navales. Según el mencionado decreto, para acceder a los altos cargos de la oficialidad (capitán, contabilista, ingenieros mecánicos primero y segundo, práctico primero y segundo, timonel primero y segundo, contramaestre primero y segundo) se exigía por parte de las Intendencias Fluviales de Barranquilla, Cartagena y Honda no tener asuntos pendientes con la justicia ordinaria; hablar, leer y escribir el español; presentar certificados de los gerentes de tres empresas navieras sobre su habilidad y experiencia y sus conocimientos de la navegación y de la administración de vapores; haber navegado antes de la solicitud de la patente de capitán durante cuatro años sin interrupción y desempeñando la función de primer maquinista mecánico o de primer piloto o contador de vapor. El que aspirase a pasar de contador a capitán debía haber practicado en el pilotaje de la nave y presentar certificados de los capitanes y pilotos de los vapores constando que ejerció esas funciones.

Satisfecho los anteriores requisitos para aspirar a la condición de capitán, el se debía presentar un examen teórico-práctico ante una junta calificadora integrada por el delegado de la Superintendencia General de Navegación, el respectivo jefe de la oficina fluvial, dos capitanes patentados en representación de las empresas navieras y un representante de las compañías aseguradoras. El examen versaba sobre los siguientes temas: legislación acerca de la navegación fluvial; ideas personales acerca de la responsabilidad de la misión de capitán de vapor como también del manejo de personal y administración de empresas industriales; aritmética, castellano, ortografía, geografía, historia de Colombia, contabilidad y meteorología; conocimientos del río, nociones generales sobre el vapor y sus propiedades físicas, aparatos de alimentación de calderas, incrustaciones de las calderas, causas y maneras de evitar las explosiones de calderas, sistemas modernos de extinción de

incendios; válvulas de seguridad, sus principios y fundamentos, manómetros, tapones fusibles, combustión, alimentación y tiro; principios fundamentales de los motores de explosión interna; generalidades de hidráulica, de arquitectura y estática naval, de resistencia de materiales y nociones de electricidad; también se le exigía presentar una tesis escrita sobre cualquier tema de los señalados.

Para el cargo de contador de vapor se exigía: presentar certificado de establecimiento educativo reconocido en el que constara que había cursado estudios sobre aritmética, castellano, ortografía, historia y geografía de Colombia, redacción, mecanografía y contabilidad. En caso contrario el aspirante debía presentar certificados de establecimiento comercial, industrial, bancario u oficina pública, que acreditara que había ejercido la contabilidad con éxito, y presentar un examen delante de un jurado sobre nociones generales de enfermería y sistemas de extinción de incendios. El cargo de primer maquinista mecánico de motores de vapor demandaba: poseer título de ingeniero otorgado por universidad nacional o extranjera y presentar certificado de experiencia mínima de seis meses. En defecto del título universitario el aspirante debía haber ejercido el cargo de segundo maquinista durante tres años como mínimo o de mecánico en los talleres de construcción y reparación de vapores, anexándole las certificaciones de las empresas; presentación de un examen teórico-práctico ante una junta integrada por el delegado del Superintendente General de Navegación, el inspector técnico de la Intendencia Fluvial, dos primeros maquinistas mecánicos patentados y un capitán patentado. La prueba versaba sobre: formación escolar primaria; principios fundamentales de las calderas de vapor y propiedades físicas de este último; principios y fundamentos de las válvulas de seguridad; bombas de alimentación, relación entre su rendimiento y el vapor que deben generar las calderas; materiales apropiados para las calderas; manó-

metros, tapones fusibles, combustión, alimentación y tiro; procedimientos para pruebas de calderas; nociones de resistencia de materiales y de arquitectura naval; generalidades sobre mecánica de taller; definición completa de máquinas de alta y baja presión; condensador de superficie; bombas de aire y circulación; principios fundamentales de motores de combustión interna; nociones de electricidad; causas principales de incendios y explosiones y sistemas modernos de extinción de incendios.

En el caso del aspirante al cargo de segundo maquinista mecánico se le exigía presentar un examen teórico-práctico ante el Intendente Fluvial, el Inspector Técnico de la Intendencia y un primer maquinista mecánico patentado; el examen versaba sobre principios elementales de calderas de vapor, válvulas de seguridad, etc. Además, se le pedía poseer conocimientos suficientes de herrería, presentar certificado de una empresa de navegación, ferrocarril o industrial de importancia en que se acreditara su idoneidad por haber desempeñado en cualquiera de esas empresas cargos de herrero, manejo de calderas, máquinas de vapor u otra clase de motores, así como en el manejo de instalaciones de fuel oil. En defecto de lo anterior haber ocupado el cargo de sebero y de sopletero a bordo de los buques durante un tiempo no menor de un año en cada empleo. De manera parecida, el mencionado decreto reglamenta las condiciones para acceder a los cargos de segundo maquinista mecánico, electricista, primer y segundo piloto práctico, timonel, aprendiz de piloto, sopleteros, contramaestre primero y segundo y los tripulantes en general. Todas las normas insisten en la necesidad de poseer todos los conocimientos técnicos relacionados con el ramo, la experiencia certificada, la presentación de un examen teórico-práctico y ciertas cualidades morales[91].

Mecánicos

La lectura de las normas gubernamentales sobre el desempeño y la promoción entre la oficialidad de los vapores pone de presente que la base de sus ocupaciones y sus correlativas promociones era el oficio de la mecánica, pues el dominio de este arte (que también suponía la herrería y la pailería) era indispensable para aspirar a los cargos más importantes como eran el de capitán, ingeniero de vapor o jefe de talleres en los astilleros. Este oficio, el último en llegar al concierto de las artes manuales e hijo de la Revolución Industrial, estaba rodeado de una aureola que le granjeaba la admiración colectiva en cuanto que se le veía como el arma que nos llevaría a la civilización a través del sometimiento de las fuerzas de la naturaleza. Cuando comenzaron los primeros ensayos manufactureros y fabriles, en la prensa regional apareció una importante cantidad de artículos que celebraban la aplicación de la tecnología al proceso productivo y que lo asimilaban a la figura mitológica de Prometeo.

Cuando apareció el oficio de la mecánica en la Costa, sus practicantes inmediatamente empezaron a sobresalir dada su importancia en el desarrollo de la industria del transporte moderno de la que dependía la vida de Barranquilla y Cartagena, y porque representaban un caso de la exitosa asimilación de la tecnología moderna, la que adecuaron a las exigencias del desarrollo material de la región. Sin duda alguna que, como un estudio reciente señala, esa asimilación y adaptación tecnológica operó en un contexto que poco la favorecía, pues desde la época de los Borbones se fue creando una mentalidad colectiva que solo concebía el desarrollo de las ciencias como la adquisición de los logros tecnológicos alcanzados en otras latitudes gracias a su rentabilidad económica; esa mentalidad se profundizó por la dependencia tecnológica de los centros productores. Por tanto, el desarrollo tecnológico no se dio a partir de una generación o asimilación inicial de una tecnología, pasando por una etapa de adaptación y empleo estable

con continuas mejoras e innovaciones que permitan cierta acumulación de saberes técnicos permanentes, que a su vez se vieran estimulados por el desarrollo económico[92].

En ese contexto es lógico suponer que en las ciudades portuarias costeñas el surgimiento del oficio de la mecánica moderna se dio sobre la marcha de las innovaciones tecnológicas que se introducían, y aunque existió un núcleo importante de trabajadores que se sometió a la autodisciplina del estudio para poder asimilar los conocimientos implícitos en esas innovaciones, en el mayor de los casos el aprendizaje se dio mediante la tradicional forma de reproducción de los oficios en la región: en el mismo sitio de trabajo a través de los procedimientos de la asimilación, la adaptación y el ensayo-error. Sin embargo, como ese era el medio tradicional de reproducción de los oficios, la innovación que representaba la mecánica se expresaba en que era un arte que cuando se ejercía con consagración, y muchos así lo hicieron, demandaba conocimientos de ciertas disciplinas matemáticas que estaban más allá de los que comúnmente se atribuían a otras labores artesanales. Su éxito como oficio estaba ligado a la capacidad que habían demostrado sus practicantes para adecuar la tecnología foránea a las necesidades del medio, en especial a la difícil navegación del río Magdalena, introduciendo innovaciones tanto tecnológica como en el diseño de las embarcaciones que con suficiencia afrontaron el desafío del río. En su ejercicio se conjugaron conocimientos, experiencias y culturas de trabajadores de distintas procedencias, muchos de ellos extranjeros que al mismo tiempo se desempeñaron como empresarios de la navegación fluvial a vapor, lo que les otorgó un estatus y una prestancia social que trasladaron al oficio. Por tanto, para muchos pudo ser una posibilidad para salir del estado de indiferenciación social, lo que favoreció la formación un grupo de mecánicos prestantes por sus conocimientos, experiencias, pericias y honradez el que coexistió, algunas veces en conflictos, con un gran

sector de trabajadores del oficio con más baja calificación y sin muchas de las virtudes señaladas, llamados simplemente "mecánicos". Esta diferenciación se reflejó en que el común de la gente distinguía entre el "ingeniero mecánico", el "maquinista mecánico" y el "mecánico". A la vuelta de los años 1930 un listado oficial reconocía la existencia de los siguientes oficios mecánicos especializados: "36 mecánicos torneros, 16 ingenieros mecánicos-armadores, 98 maquinistas-mecánicos y 23 motoristas, herreros y electricistas"[93].

La mecánica fue un oficio calificado surgido durante la república y sin antecedentes en el período colonial. Lo que más se le parecía era el oficio de la cerrajería, el que no logró desarrollarse en nuestro medio, a pesar de que en 1882 se llevó a cabo la mayor iniciativa gubernamental de ese siglo en pro de los oficios manuales, al crearse un taller para enseñarla con todos sus implementos importados de Francia y traídos por Francois Martial Rambaud cerrajero de ese país especialmente contratado para que se colocara al frente de ese establecimiento, el que funcionó por corto tiempo en las amplias instalaciones del convento de Santa Teresa de Cartagena[94]. A pesar de su novedad, la mecánica tuvo muchas características similares a los demás oficios artesanales en la medida en que su calificación implicaba conocimientos situados más allá de lo común e inventivas y destrezas por parte de sus ejercitantes debido a que no era, ni aún lo es en su totalidad, una labor estandarizada y efectuada mediante procedimientos automáticos, repetitivos y monótonos. Pero al mismo tiempo el oficio era resultado de la industria moderna, de la navegación fluvial a vapor y de los ferrocarriles, por lo que poseía ciertas características que lo diferenciaban del trabajo artesanal. Una de ellas era la pérdida de propiedad sobre las herramientas, las que pertenecían al taller de la compañía y no a los mecánicos. Otro era el sometimiento a un horario y a un reglamento de trabajo, el que surgió cuando las empresas que concentraban

a un significativo número de trabajadores no pudieron seguir controlándolos por medio de reglamentos orales establecidos por la tradición, como posiblemente sucedía en el taller artesanal. Entre la protesta de mediados del siglo XIX descrita por el cronista P. M. Revollo (la de los maestros de ribera y calafates quienes ante la actitud de la persona que los contrató de negarles el tradicional refrigerio que se acostumbraba se quejaron ante el maestro y este les respondió: "muchachos cojan las herramientas y vámonos") y la queja aparecida en un periódico de 1925 en el que se elevaba una queja ante las autoridades porque la compañía extranjera que estaba al frente de las obras de Bocas de Ceniza les daba a sus mecánicos herramientas que consideraban de mala calidad y los sancionaban si se deterioraban rápidamente, existe una diferencia: aquellos eran trabajadores independientes, dueños de su trabajo y tenían una relación de propiedad directa con sus instrumentos de trabajo, lo que en gran medida significa un mayor control sobre el proceso de trabajo y las condiciones en que se realizaba[95]. Por tanto, en los mecánicos que dependían de los astilleros vamos a encontrar un componente que facilitará más rápidamente la proletarización, debido a que las empresas navieras y ferrocarrileras comenzaron a tener injerencia en la selección del personal y establecieron controles sobre el tiempo y el trabajo de aquellos.

La mecánica era un arte en la medida en que su ejercicio cabal demandaba un aprendizaje hasta cierto punto metódico, disciplinado al tiempo que sus ejercitantes, si querían sobresalir tenían que poner en juego toda su inventiva e inteligencia. Dominarlo cabalmente exigía someterse a unas reglas, un orden y una disciplina determinados por la cultura laboral de quien enseñaba. Esto era así porque la mecánica moderna formaba parte de los oficios que, para expresarlo con Eric Hobsbawm, "... comprobaron que profesionalmente les era más útil hacer cálculos por escrito y utilizar o hacer proyectos que a

otros y, por tanto, tendían a ser más estudiosos"[96]. Muchos de sus ejercitantes se autoconsideraban como artesanos debido a que veían en la mecánica la representación del "arte por excelencia", en la medida en que, para parodiar al caso francés del Antiguo Régimen, "... era una actividad dadora de reglas o legislativa: el arte y sus reglas eran el medio de crear y mantener el orden en la vida humanas en general, de someter nuestras pasiones sin regla a la razón y dirigirlas a fines ordenados y útiles de diversas clases"[97].

No se crea que fueron pocos los mecánicos que se sometieron a ese proceso de aprendizaje ordenado, metódico y disciplinado. Como fue un oficio introducido por técnicos extranjeros, éstos, aunque generosos en la enseñanza como se comprueba al analizar el incremento de los mecánicos nativos, venían de países que, como Inglaterra, Alemania, Holanda y los Estados Unidos, poseían fuertes tradiciones gremiales, y aunque no podían trasplantarlas artificialmente en nuestro territorio, si velaron por controlar la promoción indiscriminada de practicantes del oficio, mediante el establecimiento de unas exigencias de conocimientos, experiencia y pericia que debían dominarse dado el alto riesgo que suponía la navegación fluvial a vapor, de la que en algunas ocasiones eran socios. Además, como se anotó con anterioridad, cuando aumentó la presión de la mano de obra sobre los oficios, el Estado emitió los decretos 801 de 1923 y 1.661 de 1933 que reglamentaron los ascensos y las promociones laborales. El listado de conocimientos y pericias técnicas exigidas por estas disposiciones oficiales, más que una medida caprichosa del gobierno recogía la tradición que ya se había consolidado y que habían iniciado los técnicos foráneos. El propósito del capitán Julio Acosta H. al publicar en 1945 su Manual del Navegante era el de facilitar el aprendizaje, sistematizando y popularizando un poco los conocimientos exigidos por el último de los decretos mencionados. El libro, que contiene un capítulo sobre "Las nociones

generales de mecánica", representa el esfuerzo realizado por su autor,

> Con el objeto de conservar el lenguaje familiar del navegante y evitar en lo posible el uso de palabras técnicas que emplean los libros consultados y poder dar fórmulas claras y con ejemplos, me asesoré del inolvidable amigo y famoso Ingeniero-Mecánico don Germán Ribón C., quien en su taller de mecánica y fundición me explicaba el funcionamiento de las máquinas de vapor y calderas, inyectores, el funcionamiento de los órganos de seguridad de las calderas y de los motores de electricidad, etc., etc.. También recibí datos muy interesantes sobre máquinas de vapor y calderas, del competente maquinista-mecánico, capitán Andrés Peñate.
> A base de las obras consultadas y de los capitanes recibidos, y poniendo de mi parte lo que la larga práctica me ha enseñado, es como he venido a sintetizar las instrucciones que pongo a continuación[98].

Para finales de los años veinte se reconocía a Barranquilla como "... asiento de un centenar de hombres que, en la reflexión y el estudio, han llegado a adquirir conocimientos que, luego puestos en acción, han eslabonado la tenaz persecución de un ideal. Hombres nacidos para el trabajo y para el desarrollo de grandes fuerzas, a su cerebro y a su dinámico impulso se le debe en parte el florecimiento de una ciudad joven como esta". Entre estos sobresalían Cristóbal Striedinguer, Bartolomé Vizcaya, Luís Pérez G., Miguel Ramos, Miguel Suárez B., José P. Rocha, Ernesto Duncan, Genaro Pérez, Matías Durán, Max Carriazo, Leopoldo Tovar Arteta, Alfonso de Caro, Alejandro Mcausland, Mortimer y Cesar de Lima, Ángel y Alberto Chegwin, Germán Ribón Castellanos, Pedro Baca, Luís del Valle, Luis Angulo Senior, Andrés Peñate y muchos más, quienes vivían atentos al oficio, a las novedades y a las formas de adquirir los conocimientos y la pericia mecánica. Una publicación reconocía al capitán y armador Manuel Betancourt como "... un ejemplo de energía y constancia que puede enorgullecerse legítimamente de haber conquistado a pulso una sólida reputación industrial,

puesto que desde muy joven viene sumando éxitos a sus trabajos sin más favor ni apoyo que el de su propio valer". En 1906 se decía de Alejandro Mcausland, jefe de talleres de la Compañía Colombiana de Transportes, que:

> Su distracción favorita es el estudio de obras de su profesión, a lo que une otras bellas cualidades: sobriedad, amor al trabajo y a su familia de modo acendrado...
> Y como jefe del Taller referido ha enseñado a los jóvenes que hoy son ingenieros y jefes de talleres, quienes le profesan sincero afecto y respeto [...] pues sabe conservar la dualidad de tratarles con guante de seda y mano de hierro. Y es que aunque el seños Mcausland es toda bondad, es hombre que jamás transigirá con una desviación de la recta del cumplimiento del deber [...] sus inteligentes subordinados le secundan con precisión matemática.
> Un hijo del señor Mcausland [...] oficia como aprendiz del Taller en el departamento de dibujo existente en los talleres y cada día va adquiriendo altos conocimientos en su ramo.

De parecido talante era Pedro Baca, quien para 1928 contaba con 25 años de experiencia, estudioso de su arte; "Ha armado y construido más de 17 vapores de hasta 500 toneladas algunos de ellos y cerca de 70 planchones y lanchas..."[99]. Sin duda alguna que, aunque minoritario, este sector era al mismo tiempo representativo pues de 1.809 mecánicos que trae el censo de 1928, el 10% pertenecía a la AIM, la que no abría sus puertas a cualquier persona sino sólo a los más graneado del oficio, porcentaje que se mantuvo igual en una publicación de estadística municipal de 1933 que resalta la presencia de casi dos centenas de mecánicos prestantes[100].

Pero al igual con lo que acontece en otros oficios artesanales, a su lado se hallaba un gran número de mecánicos que crecía con la expansión de algunos dispositivos técnicos de pequeñas dimensiones (automóviles, pequeños dínamos y plantas de energía), el que llevaba a cabo labores repetitivas de mantenimiento y cuidado de motores. Estas novedades

fueron introduciendo graduaciones en el ejercicio de la mecánica en concordancia con las áreas en que se ejercitaban. Los primeros sobresalían por sus inventivas y porque con los escasos recursos con que contaban debían obrar milagros en las reparaciones y confecciones de piezas. Miguel Goenaga, cronista barranquillero ya citado, reconocía a propósitos de la labor de los ingenieros mecánicos de Lima, “La escasez de elementos de aquellos tiempos, estimulaba el genio creador, y se cuentan de Mortimer de Lima rasgos de fino talento, que lo hacen digno de figurar entre los principales modeladores de la gran ciudad que hoy surge y crece...”. Estos ingenieros mecánicos obligatoriamente debían estar al tanto de las innovaciones técnicas que rápidamente eran introducidas en nuestro medio, lo que se reflejó en la especialización de su taller, el que, de un modesto establecimiento fundado en 1884, diez años más tarde se ensanchó y adquirió equipos de fundición para producir calderas y piezas para el ferrocarril de Bolívar y los vapores. Ya para 1928 el taller de los de Lima funcionaba en una edificación de 263 metros^2 y estaba organizado en secciones de mecánica, fundición, arquitectura naval y herrería, y empleaba a 25 trabajadores[101].

Ante la situación de potencial pérdida del estatus del oficio, el grupo de mecánicos prestantes de Barranquilla asumió dos iniciativas: una fue la de defender ciertos privilegios como el de seleccionar a los ingenieros mecánicos de las compañías fluviales, mediante la creación en 1919 de su sociedad mutuaria, la AIM; la otra fue buscar regular la competencia en el oficio por medio de la enseñanza formal en instituciones oficiales, la que serviría de mecanismo de selección y depuración del personal, y por tanto ayudaría al enaltecimiento del trabajo. Por eso, si de la élite regional decimonónica partieron las peticiones y fallidos intentos para crear centros de enseñanza manual con el fín de preparar la mano de obra y ejercer un mejor control social, en el siglo XX las iniciativas surgieron

de sectores de trabajadores quienes constantemente elevaron peticiones ante las autoridades para que se creara una institución especializada en la enseñanza teórico-práctica de cierto cuerpo de conocimientos y experiencias de las ingenierías. Algunos mecánicos que ocupaban empleos claves en las áreas portuaria e industrial, fueron los que más insistieron en esta aspiración, pues reconocían que la simplificación de los dispositivos técnicos y el surgimiento de otros y la importación de tecnología novedosa que poco tenía que ver con la que le precedía, así como el crecimiento del número de mecánicos, eran factores que apuntaban en dirección contraria al prestigio del oficio.

Proletarización de la oficialidad

Mientras que desde muy temprano los braceros y tripulantes comenzaron a luchar por mejoras en el nivel de vida, contra el sistema de contratistas y por una vida más digna (mejores condiciones de trabajo y de alimentación), a la par que empezaron a construir una identidad social sometida a prueba en esos conflictos, el frente de combate de la oficialidad era otro. Lo primero que resalta es que la oficialidad estuvo ausente en los conflictos laborales, o no fue actor de primera fila. Sus luchas estaban más encaminadas a conservar un status social que se vio amenazado desde diferentes frentes. Ella, al igual que muchos maestros artesanos, pequeños comerciantes y comisionistas, mecánicos prestantes, profesionales de extracción humilde, dependientes de las casas comerciales y empleados públicos, formaban parte de una especie de clase media, la que, a diferencia de la actual que solo se agrupa en torno a un status de consumo, se organizaba en derredor de unos valores sociales y culturales que la distinguían del resto de la población baja y les granjeaba el reconocimiento de la élite, aunque muchos de esos valores solo fueran el reflejos de los de ambos polos sociales. Sin embargo, como situación

aparentemente paradójica, en buena medida la dirección del naciente movimiento obrero costeño provenía de este sector, el que mediatizó las relaciones entre los extremos sociales, aunque en el momento de la protesta de los de abajo ese vínculo se viera afectado.

En el caso de los capitanes y mecánicos, esa valoración estaba construida en torno al orgullo de los oficios y de la responsabilidad implícita a su ejercicio, lo que les otorgaba consideración social en unos puertos que dependían del transporte fluvial. Por tanto, la oficialidad estaba sometida a la doble presión de tener que diferenciarse de la tripulación rasa y soportar al mismo tiempo el proceso de proletarización de los oficios, expresado en la perdida de independencia, y por tanto pasar a la condición de simple subordinado de la empresa, lo que redundaba negativamente en la prestancia de los cargos y en la consideración social. Esto explica el hecho de que sus mutuarias estuvieron más construidas en torno a la defensa del oficio, el que se concebía como un privilegio.

Un primer impacto sobre el status de la oficialidad se debió a las transformaciones de los buques (cambios en el sistema de máquinas a vapor por motores de combustión interna, especialización entre buques de carga y de pasajeros), que obligaron a que las funciones de aquella comenzaran a menguar. Cuando en 1908 el gobierno de Rafael Reyes logró el acuerdo entre las empresas para evitar la competencia ruinosa, las obligó a despachar cada dos días un “expreso” solo para pasajeros entre Barranquilla y La Dorada (7 días de subida y 4 de bajada). Ya los miembros prestantes de la élite del país contaban para su servicio de un medio de transporte especializado y no tenían que tomar cualquier buque de carga. Por tanto, las relaciones entre la mayoría de los capitanes oficiales y estas personas se redujeron. Con los vuelos aéreos entre Barranquilla y Neiva, inaugurados en 1919, la relación terminó perdiéndose. Además, el incremento de la flota y de la mano

de obra capacitada para la oficialidad sirvió también para que las compañías desvertebraran la relación oficialidad-vapores, al rotarlo en las diversas naves. Cuando la situación de la flota y de la mano de obra fue a la inversa, la oficialidad construyó parte de su identidad y de sus privilegios en esa relación con cada vapor en que trabajaba. Para comienzos del siglo XX ya la rotación era un hecho; así, entre 1913 y 1918 Julio Acosta H. sirvió en calidad de contador a 18 capitanes, antes de lograr esta última posición en el último de los años mencionado[102].

Lo que se observa es que a partir del decenio de 1920 se vivió una tendencia a la proletarización de la oficialidad de los vapores, reflejada en el incremento de las exigencias de los conocimientos mecánicos, la pérdida de prestancia social y en el mayor control que sobre esta ejercían los empresarios y el gobierno gracias a las disposiciones de 1923 y 1933. Así, mientras que los directorios comerciales de Barranquilla editados en 1892 y 1910 contienen listados de los capitanes, en las entrevistas de Don Ramiro a personajes prestantes de la ciudad (1928) y en los directorios comerciales de 1928 y 1936 ya no aparecen. Muchas de sus funciones fueron delegadas en los cargos subalternos, hasta tal punto que para 1937, año en que se creó la FEDENAL, "Los tripulantes dicen: el oficio del capi consijte en comé gallina y jalá el pito [sic]"[103]. Antes de los años 1920s encontramos a un gremio desarticulado, incapaz de la protesta, como sucedió en 1907 cuando se formó el monopolio de la navegación fluvial por iniciativa gubernamental de Rafael Reyes, lo que llevó al capitán Manuel Betancourt a retirarse de la empresa recién constituida y a empezar a ensayarse como empresario de la navegación, lo que logró, al parecer con algún éxito. Pero esta era una respuesta que solo los pocos que habían acumulado un capital simbólico de trabajo (conocimientos, experiencia, pericia, honorabilidad y responsabilidad y crédito) podían asumir, como fueron los casos de Alberto Chegwin, Mortimer de Lima, Alfonso de

Caro, Cristóbal Striedinguer, Génaro Pérez, Max Carriazo, Bartolomé Vizcaya. Para la mayoría de los mecánicos especialmente los vinculados a las compañías portuarias esa perspectiva estaba vedada, por lo que preferían el retiro decoroso cuando las empresas, en razón del estado de las actividades económicas, decidían prescindir de sus servicios. Así sucedió en 1911, cuando los agentes de la Alianza de Transportes Fluviales, empresa radicada en Londres, despidió a "… más de cien de esos artesanos [mecánicos, herreros, carpinteros, etc.] que son el orgullo de esta ciudad, quedaron sin trabajo ayer mismo", al igual que en Cartagena en 1910 cuando los carpinteros que trabajaban en el Muelle de La Machina decidieron abandonar el trabajo ante la negativa de la empresa del ferrocarril de darles un trato más digno expresado en permitir diez minutos y no cinco para salir debajo del muelle, cambiarse de ropas y tomar "la máquina" para venir a almorzar al centro de la ciudad y volver. Entonces, muchos se quedaban en el muelle sin poder ingerir alimentos[104].

Los intentos de agremiarse obedecieron a dos factores: por un lado, para evitar que el crecimiento indiscriminado de los mecánicos presionara a favor de la proletarización del oficio, y por el otro a la necesidad de participar en el reacomodo de los poderes en la sociedad portuaria. Los mecánicos de Barranquilla y Cartagena crearon sus mutuarias en 1919 y 1920 respectivamente, años marcados por un rápido crecimiento de la economía portuaria debido al auge del comercio después de terminada la Primera Guerra Mundial, el congestionamiento de los puertos, el crecimiento de la flota de naves y el inicio de discusiones sobre la modernización de la infraestructura portuaria. Esta modernización impulsada desde el Estado fue un primer intento por definir algunas relaciones de poder al interior de la economía portuaria (y de la jerarquía entre los ingenieros titulados asociados en la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI) cuyo epicentro estaba en Medellín, y los inge-

nieros mecánicos empíricos), de donde los mecánicos salieron triunfantes gracias a la expedición del decreto Nº 844 de 1923, en el que se le concedió un protagonismo importante a la AIM de Barranquilla[105].

Durante esos años su peso en el mutualismo barranquillero fue significativo, y varios de sus miembros presidieron el Directorio Obrero del Departamento del Atlántico (DODA, creado en 1915) y el Directorio Obrero del Litoral Atlántico (DOLA, creado en 1918) desplazando un poco a tipógrafos y maestros de obra que habían dominado entre 1915 y 1924. En 1924 la AIM. logró imponer a su presidente, el ingeniero textilero Arturo Samudio, como delegado por los trabajadores del departamento del Atlántico al Primer Congreso Obrero Nacional celebrado en Bogotá. Durante esos años su vida gremial fue intensa, a diferencia de la Sociedad de Capitanes, creada en 1924 como un desprendimiento de la AIM, la que se mantuvo alejada de los demás gremios y muchos años después se resistió a establecer nexos con la FEDENAL, creada en 1937. Para esa época sus directivos formaban parte de una capa de trabajadores cualificados que al tiempo que estaban insertos en el mundo valorativo de una clase media de corte estamental, comparten con el común de los trabajadores la condición de pertenecer al mundo del trabajo. Sin embargo, para finales de los años veinte y la primera mitad de los treinta se observa un desplazamiento en la dirección de esta mutuaria de ese sector prestante por otro, que al menos no resalta en la información de la época por la consideración social que despertaba. Para 1928 había en Barranquilla 1.803 personas que el censo calificaba como mecánicos, importante cifra que era el reflejo de la demanda creciente de un oficio debido a que el progresivo empleo de dispositivos técnicos en la economía portuaria, de las fábricas y talleres, y al surgimiento y rápido aumento del parque automotor, etc., originaron la ampliación de la base social de sus practicantes de este oficio. Por tanto, al lado de me-

cánicos que disfrutaban de consideración social debido a sus conocimientos, experiencia, responsabilidad y honorabilidad, estaba una fracción media que compartía estos valores pero que provenían de sectores humildes, "de esa sociedad modesta que saben llevar la pobreza con decoro". Y en la base del gremio se hallaba una amplia franja de mecánicos independientes, "chapuceros".

Por tanto, las estratificaciones al interior de y entre los oficios no se mantuvieron estables durante el período que estudiamos, pues las nuevas realidades tecnológicas que vinieron con el siglo XX, redujeron la valoración de ciertos controles sobre dispositivos técnicos, como sucedió en Barranquilla durante los años de 1920, como fue el cambio de las calderas de vapor por el motor de combustión interna, los mecánicos de los vapores comenzaron a perder ciertos controles sobre los procesos técnicos de las embarcaciones, en los que vieron una amenaza contra su posición honorífica con relación al resto de la tripulación de los vapores. Este hecho, que sin duda reflejaba la simplificación de los dispositivos técnicos, también fue una cuenta de cobro que le pasó la Sociedad Colombiana de Ingenieros a la AIM, la que, como ya se señaló, había salido triunfante en 1923. Entre estos gremios se venía librando una lucha por controlar ciertos cargos oficiales que demandaban pericias técnicas, expresada en 1904 en el logro por parte de la SCI de la exigencia por parte del gobierno del título universitario para desempeñar esas ocupaciones. Los mecánicos también perdieron prestancia y ciertos dominios técnicos como fue el caso del control de la presión del vapor, el que en 1928 pasó a manos de los prácticos por decisión del Ministerio de Obras Públicas, lo que fue visto por aquellos como una "violación de la jerarquía y de la disciplina en los vapores"[106].

Esta realidad social se reflejó en el surgimiento de un nuevo sector de mecánicos cuya extracción social desconocemos pero que podemos suponer como humilde, el que en

una mayor condición de proletarización mantuvo un discurso más radical y se tomó la dirección de la AIM. Exponentes de esta nueva realidad fueron Pedro Melo y Ricardo Correa, liberal y socialista respectivamente. Este sector se había visto sometido a todo el dispositivo de control laboral que suponía la economía fabril naciente y áreas específicas de la actividad portuaria. Podemos suponer que uno de los conflictos más intensos que vivieron los trabajadores portuarios fue el que padeció un significativo sector de mecánicos prestantes, quienes comenzaron a desarrollar una pelea en uno de los últimos reductos del proceso de proletarización: el del control sobre el proceso y la intensidad del de trabajo como también de aspectos importantes del proceso productivo.

Son escasas las quejas de parte de los mecánicos que conocemos sobre esta condición del oficio que estaba a la mitad de camino entre la condición artesanal y la industrial que podía llevar a la pérdida de privilegios. Algunos mecánicos prestigiosos en ciertas ocasiones expresaron sus exigencias sobre lo que consideraban la situación ideal para acceder al aprendizaje de sus oficios y detrás de estas peticiones es fácil captar una queja sutil contra las formas como se estaban accediendo a los oficios.

Aportes de conocimientos técnicos de los transportes modernos

De hecho y aunque faltaran instituciones educativas en las que se preparara al personal obrero, desde mediados del siglo XIX la existencia de los astilleros y de los vapores y de los talleres de los ferrocarriles permitió generar una escuela en las artes mecánicas, tanto por la relación directa con la tecnología moderna como por la presencia de expertos extranjeros que realizaron las obras de montaje y de mantenimiento de ambos medios de locomoción. Ingenieros, empresarios y técnicos extranjeros fueron puntales básicos en la formación de una

experiencia mecánica, creándose una especie de tradición "ingenieril" por fuera de los contextos educativos formales, hasta tal punto que el dominio de ciertos conocimientos ayudó a que el denominativo de ingeniero pasara de una connotación de status profesional (por los estudios académicos que implicaba) a la denominación de un oficio, el que sólo en 1920 fue reglamentado por el gobierno nacional para estipular ciertas condiciones a tener presente por los empresarios de las compañías de vapores al escoger el personal de las embarcaciones[107].

Esta tradición mecánica se inició gracias al empresario alemán Juan Bernardo Elbers, quien en 1825 trajo a varios técnicos extranjeros (Juan Batis, James Patten, Santiago C. Reeves, Nugent, Jarlin y al holandés Julián Coca), para atender todo lo relativo a la conducción de los primeros vapores que introdujo en el río Magdalena. Tiempo después montó un aserradero, la famosa Maestranza o Casa de la chimenea como popularmente se le conoció en la primera mitad del siglo XIX, para diseñar y ensamblar los cascos de los vapores y para ello trajo a los ingenieros y ebanistas Georg Henessey, Michael Callahan, James Mcallum y Alexander Wilson. En 1856 la Compañía Unida de Navegación a Vapor en el Río Magdalena creó el primer astillero en el sentido estricto del término; años después, un trabajador del río que conoció esos talleres describió sus instalaciones en los siguientes términos: "...el edificio en que estuvieron sus oficinas, bodegas tanto de cal y canto como de hierro, ranflas para muelles, fraguas, carpintería, ramadas para facilitar la carga y descarga de los buques, un famoso varadero para ponerlos en seco al armarlos y refaccionarlos y varias planchas y bongos"[108].

Posteriormente en Barranquilla el número de astilleros fue creciendo y se elevó el número de trabajadores nativos vinculado al ejercicio de las artes mecánicas que iban aprendiendo al lado de los foráneos, quienes también incrementaron su presencia en esta ciudad. El aprendizaje de los

naturales de la región fue tal que ya en 1856 el barranquillero Ciriaco Pérez, quien después pasó a ser jefe de talleres y capitán de vapor, construyó los astilleros de la United Magdalena Steam Navigation Company. Según las memorias de un viejo capitán del río complementadas con la tradición oral de los miembros del gremio, en Barranquilla el mecánico Miguel Suárez B. fue el primero en construir un vapor con base en los planos que levantó, "... iniciando así la industria fluvial, que más tarde siguieron su feliz iniciativa otros ingenieros y capitanes" mencionados más arriba. En 1906 se señalaba que el ingeniero Alejandro Mcausland comenzó a aprender su oficio a la edad de 14 años (lo más problable al lado de su padre el capitán Tomás Mcausland), desempeñándose como ingeniero de vapores diez años más tarde y después como director de los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes, en la que armó más de 20 vapores gracias al dominio de conocimientos técnicos como la herrería, ingeniería, mecánica y pailería. El autor de la nota periodística se admira por el desprendimiento de Mcausland para enseñar a los jóvenes, su rectitud y honorabilidad y el respeto que le tenían los trabajadores. Iguales descripciones se daban sobre el maestro Pedro Baca A., quien comenzó a trabajar desde temprana edad en los astilleros y ya para los años veinte había construído 17 vapores y cerca de 70 planchones y lanchas; también el capitán Manuel Betancourt despertaba la admiración pues desde temprana edad se había iniciado en estas labores, desempeñando todos los cargos[109].

La propagación de conocimientos técnicos por los astilleros y los talleres de los ferrocarriles en gran medida se vio favorecida debido a la inestabilidad laboral de los trabajadores. Aunque es de suponer que ambos sitios absorvieron a artesanos (herreros, ebanistas, paileros, etc.) y potencialmente los proletarizaron, el proceso no fue tan simple porque muchos de estos preferían el trabajo independiente para cuya producción nunca dejó de existir una demanda cautiva entre la pobla-

ción urbana costeña. Esto explica que el número de herrerías y carpinterías pasaran en Barranquilla de 7 y 6 en 1872 a 18 y 19 en 1892, así como el aparecimiento, para este último año, de nuevos talleres (3 de fundición) cuyos artesanos debieron formarse ligados a los establecimientos del sector del transporte. Verbigracia, Leopoldo Tovar Arteta, quien se había iniciado trabajando en talleres de compañías de navegación, a comienzos del siglo XX se independizó y montó su propio taller de mecánica y herrería, alcanzando fama entre los barranquilleros por su inventiva. La vida de Alberto Chegwin también es del mismo talante pues después de trabajar durante años para empresas navieras, en 1921 fundó un taller de mecánica para garantizar la independencia de su familia. De igual talante fue la de Mortimer de Lima[110]. A la labor difusora de conocimientos técnicos de estos centros de las técnicas modernas se agregó el que muchas empresas novedosas en el medio y carentes de relación de continuidad con la producción artesanal, se vieron obligadas a traer técnicos extranjeros para atender sus procesos tecnológicos y productivos, personas que también difundieron conocimientos. En 1928 la Cervecería Barranquilla contaba con un sueco y dos alemanes, expertos en la producción de cerveza y en refrigeración; en ese mismo año Molinos La Nevada empleaba a un estadounidense, Sombreros Britania a un venezolano y cinco italianos, la Fábrica de Cigarrillos Santa Fe a un puertorriqueño, Calzado Faitala a cuatro italianos, Tejidos Obregón a tres ingleses y Mosaicos Pompeya a un español. En Cartagena el montaje y manejo del ferrocarril empleaba a 10 técnicos norteamericanos, la alfarería El Progreso de los Vélez Daníes a un técnico español[111].

Como ya se anotó, los decretos 801 de 1923 y 1.661 de 1933 nos dan una radiografía parcial de los conocimientos poseídos por este sector laboral que no solamente atendía las calderas y máquinas de los vapores fluviales sino también las de las fábricas y de los talleres y astilleros. El deseo de superación es-

timuló a algunos mecánicos a enriquecer sus conocimientos, y en sus modestas bibliotecas reposaban libros y revistas sobre sus ocupaciones. En Barranquilla el gremio de la AIM tenía su sede propia y en ella existía una biblioteca especializada en mecánica, ingeniería, hidráulica y física, y por las noches se impartía enseñanza en dibujo lineal y geometría. El aprendizaje hasta cierto punto se facilitaba pues, "... el idioma inglés estaba muy a la mano en esos tiempos en que la navegación fluvial era una carrera halagadora. Hasta en el lenguaje local penetraba la influencia del Río, pues muchos términos que aquí se usan provienen de palabras inglesas que se oyeron por primera vez con el objeto que significan y adquirieron carta de ciudadanía en la terminología barranquillera." Además, en ambas ciudades las publicaciones periódicas en lengua inglesa estuvieron presentes desde la segunda mitad del siglo XIX; a finales de esa centuria en Barranquilla se editó el periódico bilingüe Shipping List, y para comienzos del siglo XX lo mismo hizo el diario El Progreso. En Cartagena el periódico Unión Comercial de los hermanos Luis C. y Domingo López Escauriaza, también editó una página en inglés entre 1915-1917. En los programas de estudios formales no faltaba la enseñanza del inglés y la actitud de los sectores cultos costeños frente a los neologismos de habla inglesa siempre fue tolerante, pues al fin y al cabo sus principales ciudades eran puertos, lo que contrasta, por ejemplo, con la actitud de la élite bogotana expresada en la obra de Rufino José Cuervo[112].

Además, el oficio de mecánico era muy valorado en Barranquilla, pues algunos jóvenes de la élite estudiaron ingenierías en Inglaterra y los Estados Unidos (Rafael y Mauricio Obregón Arjona estudiaron ingeniería mecánica y eléctrica en los Estado Unidos; José Antonio y Ramón Emiliani en Inglaterra y los EE.UU.; Bonifacio y Antonio Faillace en Italia y los EE.UU.; Alberto Urueta, los hermanos Roncallo, Diego A. De Castro, Julio E. Gerlein, Napoleón Salcedo, Antonio Angulo

Senior en los EE.UU.). A más de ello, se cubría de la aureola de un pasado reciente de pioneros y hombres persistentes que habían sacado la navegación a vapor adelante. Como singularidad digna de resaltar fue este oficio el que por primera vez sentó a algunos centenares de sus miembros a estudiar en el sentido literal de la expresión, a leer manuales de ingeniería, mecánica, pailería, herrería, fundición, ebanistería y física. En los listados que algunas librerías publicaban en la prensa barranquillera a comienzos del siglo XX promocionando libros y revistas abundan los títulos de esos manuales, lo que nos indica que contaban con alguna demanda pese a la inexistencia de institutos de enseñanza de artes y oficios y muchos menos tecnológicos, los que solo surgirían a partir de 1940, cuando Julio Enrique Blanco, fundó la Universidad del Atlántico con una facultad de Química y Farmacia, lo que obedeció más a la demanda del sector industrial que a la de la navegación fluvial.

En un trabajo reciente Gabriel Poveda Ramos resumió los aportes más resaltables de la navegación a vapor al conocimiento de la mecánica, lo que vale la pena citar en extenso:

> La Caldera y la máquina de vapor. El manómetro de Bourdon. El sistema inglés de medidas mecánicas, volumétricas y térmicas. Las herramientas mecánicas manuales: limas, tenazas, llaves inglesas, almadonas. El aserradero de vapor para madera, sus máquinas y sus herramientas. El oficio de maquinista o “ingeniero”. La contabilidad por partida doble. La soldadura de plomo y estaño. El oficio de herrero “pailero”. El conocimiento de la técnica termodinámica. El primer conocimiento de engranajes y piezas mecánicas móviles. El primer conocimiento de lubricantes para metales. Las primeras bombas para agua, impelidas a mano. Los primeros polipastos, motores y poleas para mover cargas pesadas. Los primeros crisoles para fundir cobre o hierro. El manejo de altas temperaturas. El conocimiento de las chimeneas y su funcionamiento. Las primeras nociones empíricas sobre el movimiento de sólidos en líquidos. El primer conocimiento de tuberías, válvulas, accesorios, empaques, etc. Los primeros dínamos eléctricos para generar electricidad y luz eléctrica.[113]

Durante buena parte de dicha centuria las embarcaciones a vapor poseían cascos construidos en madera, al igual que su obra muerta, lo que demandó maestros carpinteros de ribera, calafates y carpinteros rasos. Allí también laboraban herreros, fundidores, paileros (y luego latoneros) que empleaban en sus actividades calderos y crisoles de fundición, hornos, forjas, fuelles de herradura, prensas, repartidores, taladros y brocas, tarrajas, tajones, rachet, tornos mecánicos (con sus respectivas copas de plato y de muelas, crucetas, mandriles, piñones de combinación, yunques, etc.), cabrestantes y muchas más máquinas y herramientas. Los mecánicos (en algunos casos herreros, paileros y fundidores al mismo tiempo) y armadores (diseñadores y constructores de vapores) constituían un grupo selecto situado en el centro de los talleres y astilleros. No olvidemos que en un comienzo máquinas y calderas solo se ensamblaban, pero después piezas de los primeros y la totalidad de estas últimas fueron producidas en algunos talleres. Estas habilidades, así como el diseño y ensamblaje de los vapores, requerían de conocimientos como física náutica, hidráulica, química, matemáticas, geometría, metales, etc. La información podría ampliarse, pero sería muy prolija. Lo que hasta aquí nos interesa señalar es que el puerto colocaba toda esa cultura laboral a la vista de todos. Talleres y astilleros con todas sus máquinas y herramientas representaban una ventana para asomarse y apropiarse de parte de los conocimientos de Europa occidental y de los Estados Unidos.

Todos esos conocimientos y experiencias, resultado de la adaptación de la tecnología al medio, alcanzaron su mejor aplicación en la solución de los problemas de la navegabilidad del río Magdalena, dando como resultado un conjunto de innovaciones tecnológicas por parte del personal técnico y de operarios de los astilleros. Los primeros barcos que se ensamblaron en los astilleros costeños presentaron dificultades para la navegación por el río, pues aún no se dominaban los cono-

cimientos teóricos y técnicos y los armadores los diseñaban un poco caprichosamente, y sin buscar las formas apropiadas para disminuir la resistencia del agua. “Todavía hay buques conocidos por los navegantes con el nombre de *celosos*, porque apenas les pega un chorro de costado dan la banda... se inclinan corriendo el peligro de voltearse..., señalaba a mediados del siglo XX el viejo capitán ya citado”[114]. Con la vuelta de siglo los conocimientos mejoraron en lo que influyó los viajes de empresarios y técnicos a los astilleros extranjeros donde se fabricaban los vapores para especificar los requerimientos en la construcción de los cascos. El gobierno nacional, intervino por medio del decreto N° 1 de febrero 5 de 1935, estipulando que todo plano de buque a ser construído debía ser aprobado por una unidad técnica de la Intendencia Fluvial.

Pero desde mucho antes el diseño y construcción de los mismos había mejorado; un informe fechado en 1913 señala que la experiencia en la región llevó a modificar proas para buques de ríos de escasa profundidad. Concretamente hubo dos innovaciones: la llamada proa americana, compuesta por la prolongación de los dos planos laterales, formando una especie de cuchilla o filo que separaba los fluidos y los deslizaba sobre los costados y la proa alemana, integrada por la concurrencia de los dos planos verticales de los costados y del plano horizontal del fondo del casco, teniendo la primera la ventaja de encontrar menos resistencia, pero la segunda permitía que la acción del agua debajo de la cubierta levantara un poco el buque, deslizándose sobre los bancos de arena y por ende, con menor riesgo de encallar. También las calderas de los vapores fueron modificadas para adaptarlas a las exigencias de la navegabilidad del Magdalena; para finales del siglo XIX la caldera tipo Lancashire había reemplazado a la tradicional Cornish y los ingenieros barranquilleros le adaptaron a ésta tubos de retorno del vapor que permitía a las embarcaciones dar marcha atrás en caso de tropezar con un banco de arena. Además,

el nuevo dispositivo evitó, al diversificar la presión del vapor sobre el sistema de conducción, los desastres por explosiones. En Cartagena para finales del siglo XIX ya existía una mano de obra local lo suficientemente capacitada para construir chimeneas de 24 pies de alto y 3,5 pies de diámetro, anillos para hélices de vapores, muelles para pistones, pernos y otras piezas necesarias para los vapores de las empresas navieras y del ferrocarril radicados en esa ciudad[115].

La euforia que despertaba estas destrezas llevó a que a comienzos de la centuria XX nuevamente se realizaran esfuerzos encaminados a organizar algunas instituciones de enseñanza técnica para preparar la mano de obra. Algunos empresarios pensaron que Barranquilla debía convertirse en un centro de la industria naval y propusieron la creación de un instituto de estudios de ingeniería naval. En 1908 se creó el Colegio Industrial de Barranquilla en el que se enseñaba física, química elemental y su aplicación a la industria, contabilidad mercantil, tarifa de aduana, práctica comercial, documentos comerciales y dibujo lineal aplicado a las artes y los oficios, pero pronto se transformó en el ya tradicional Colegio de Barranquilla para Varones, con especialidad en bachillerato clásico. Algunos gremios mutualistas, como la AIM, mostraron alguna preocupación por mejorar la preparación técnica de sus afiliados pero sin resultados significativos en el contexto laboral de esa ciudad. Iguales peticiones se elevaron en Cartagena, pero sin ningún resultado favorable[116].

Ahora bien, sin duda que el aprendizaje empírico por parte de los trabajadores de sus funciones y de los dispositivos mecánicos de los equipos productivos fue benéfico, pero llegado a cierto nivel desarrollo fabril aquel comenzó a mostrar sus limitaciones. Por ello, a pesar que Alejandro López celebrara la función de los astilleros en la propagación de los conocimientos técnicos a través del ejemplo y de la relación directa técnico-operario, desde comienzos de los años veinte

se comenzó a reconocer que la multiplicación de los saberes técnicos por procedimientos prácticos, así como la preparación de la mano de obra por medio de mecanismos tradicionales propios de la vida artesanal, no bastaban para satisfacer las necesidades y las posibilidades del desarrollo industrial de la Costa. Los técnicos que estaban en el centro del problema de la industrial regional, expresaron sus inquietudes sobre las limitaciones que presentaban los obreros fabriles y exigían a las autoridades mayor atención al problema. En 1921 Arturo Samudio, ingeniero textilero de la Fábrica de Tejidos Obregón exigía la creación de,

> ...una escuela industrial donde el obrero obtenga aquellos conocimientos técnicos indispensables para desempeñar eficazmente su respectiva labor al frente de las máquinas a su cargo. No contamos con un centro consultivo de ingenieros donde ir a buscar solución de aquellos problemas que siempre surgen en el desarrollo del arte mecánico; y los operarios que tienen bajo su dependencia las calderas, motores de petróleo, bombas, telares, desmotadoras, etc., carecen en su mayoría del conocimiento fundamental científico de los principios que rigen la marcha de las máquinas apuntadas y las propiedades físicas de las materias trabajadas.

Otro artículo anotaba la existencia de pocos obreros técnicos que hubiesen aprendido sus oficios por fuera de los procedimientos empíricos, señalando que estos eran muy limitados pues la necesidad de la rápida producción no daba tiempo para que los más aventajados técnicos se dedicaran a enseñar a los operarios[117]. Al señalarse la necesidad de un centro consultivo de ingenieros que diera soluciones a los problemas presentados por las artes mecánicas, se quería indicar que los impasses que iban más allá del conocimiento empírico y que implicaban el dominio de teorías y técnicas más elaboradas muy difícilmente encontraban solución entre los miembros de este gremio. Aquí no debe perderse de vista que la formación empírica de los ingenieros y mecánicos giraban alrededor de

los dispositivos mecánicos de los buques y del diseño de los mismos pero no había formación suficiente para los problemas planteados por la tecnología y la producción fabril. Aún el mismo gremio de los ingenieros y mecánicos mostraba rezagamiento en este campo y para el decenio de los años veinte comenzó a perder el dominio de ciertos conocimientos técnicos que a pesar de lo elemental habían formado parte de su monopolio, lo que afectó su prestancia social.

Sin embargo, esta forma de dominio inmediato del conocimiento mecánico se constituyó en una limitante para algunas empresas fabriles cuyos modernos equipos y procesos productivos demandaban conocimientos que estaban más allá de la rutina. El desplazamiento del sistema de calderas por los motores de combustión interna fue uno de los elementos que terminó con algunos privilegios de los mecánicos, pues cuando aquél era el único que se empleaba, los mecánicos gozaban de cierta aureola "heroica" debido a que controlaban unas máquinas consideradas peligrosas dado las explosiones que en muchas ocasiones llevaron al naufragio de vapores y a la pérdida de vidas. El incremento del uso de motores de explosión interna y el crecimiento del parque automotor llevó a que el número de mecánicos se incrementara considerablemente, y ya para 1928 Barranquilla contaba con 1.809 mecánicos[118].

Identidades laborales

Durante las distintas fases por las que atravesaron las relaciones entre los braceros y las empresas portuarias, los conflictos sociolaborales fueron frecuentes. Entre 1910 y 1930, de treinta protestas con paralización de labores efectuadas por los trabajadores de las distintas ramas industriales de Barranquilla, los braceros del puerto protagonizaron doce, es decir, el 40% del total. Y de treinta y una protestas protagonizadas en Cartagena entre 1903 y 1929, trece las realizaron los braceros, el 42% del total[119]. En ese protagonismo en la protesta social y

en las mejoras materiales que alcanzaron, desempeñaron funciones de primer orden tanto la posición estratégica de estos trabajadores en el corazón de la vida económica nacional y local, como las formas de cohesión laboral y social alcanzadas. Lo primero es un hecho aparentemente evidente en una economía agroexportadora que dependía en buena medida de la movilización de las exportaciones e importaciones. Lo segundo se ha soslayado por parte de una historiografía que cree que solo con la planificación de la protesta es que los trabajadores desplegaban unos dispositivos de organización para hacerla efectiva.

En las disputas entre trabajadores y empresarios se enfrentaron dos mundos cargados con valoraciones sociales y morales diametralmente opuestas en torno a las relaciones que debían existir entre la sociedad y la economía. Los empresarios eran partidarios de una sociedad entregada a los mecanismos reguladores del mercado; los trabajadores llegaron a esos conflictos apegados a la idea de que la sociedad debía intervenir y regular la economía, la que, aunque fundamentada en la vieja tradición colonial del "bien común", se fue reelaborando desde la segunda mitad del siglo XIX con las discusiones sobre las implicaciones sociales de los modelos económicos liberal y proteccionista[120]. Desde esta tradición vivieron el conflicto social más fuerte de su historia, la que, valga señalarlo de paso, estaba ligada a unas experiencias y expectativas que tenían mucho que ver con lo que E. P. Thompson llamó una "economía moral". Se trataba de un discurso organizado en torno a la experiencia colectiva de muchas generaciones cuyas valoraciones morales y las formas de acción que suscitaban, servían a los estratos populares como justificación para enfrentar los intentos de los empresarios por imponer unas relaciones con los obreros regidas por formas de contratación propias de una economía de mercado[121].

Los trabajadores pertenecían a un mundo sociocultural que calculaba el "precio justo" del salario en correspondien-

cia con el tradicional nivel de vida -sumamente precario-, y con la situación económica de las empresas. Esto explica que éstas no hubiesen podido someter el jornal a los vaivenes del mercado, viéndose impedidas para rebajarlo a pesar de que algunas veces lo intentaron y lograron triunfos momentáneos como sucedió en Barranquilla en 1911[122]. Existía un jornal base y si se aceptaban las presiones del mercado era para solicitar su aumento. Esa mentalidad era resultado de unas experiencias y expectativas en torno a lo que se consideraba como la "justicia social", entendida como la protección mínima de parte de toda la sociedad materializada en unas normas morales que condenaban la avaricia y la explotación desmedida y las injusticias contra los más pobres, como aparece en la prensa cuando las empresas intentaban cambiar las formas de pago, rebajar el jornal y el despido masivo. La huelga de 1910 se originó cuando los braceros se enteraron de que las Compañías Aliadas, de capital inglés y dirigida por la firma Pineda López y Cía., recibían por el transporte de cada tonelada $0,80 oro y pagaba a los braceros $0,60. El cese de actividades no tuvo como punto de partida el aumento del jornal sino lo que se consideraba como una "inmoralidad" por parte de los empresarios, el robo que hacían a los trabajadores, lo que al igual que en otras ocasiones desató la solidaridad de buena parte de la prensa de ambas ciudades. Esto también motivó la huelga de los paileros en 1933[123].

El conjunto de experiencias que vivieron permitió que los braceros fueran los primeros trabajadores asalariados que vivieron la doble experiencia de ver el trabajo de manera descarnada como una simple actividad económica y la dependencia de su estabilidad e ingresos de los ciclos económicos. Ellos medían la situación económica de las empresas gracias a la cantidad de carga y pasajeros movilizados y el número de viajes de ida y vuelta realizados por los ferrocarriles y los vapores. También conocían de los procederes ilícitos (burla de

los controles técnicos, sobrecarga, buques en mal estado) de los empresarios y parte de la oficialidad de los vapores en búsqueda de mayores ganancias. De igual forma, experimentaban en carne propia los ciclos de la economía internacional que impactaban de manera inmediata y directa en la vida económica de los puertos caribeños.

Sus protestas estaban muy arraigadas en el conocimiento de esta realidad. En este sentido, los braceros no representaban el ingenuo "buen salvaje" que por ligereza podemos imaginar, pues sabían sacar partido de los ciclos y de la situación del mercado laboral. Estudiaban el momento para decretar los ceses de actividades, como sucedió en 1893 cuando paralizaron labores en el puerto de Barranquilla-Puerto Colombia aprovechando la escasez de brazos para solicitar aumento del jornal, mientras que durante el siglo XX lo hacían cuando los puertos estaban congestionados.[124] La lógica induce a pensar en la existencia de una estrategia para desatar la protesta social que tenía en cuenta las situaciones en que las empresas eran vulnerables. También parece que, aún sin contar con una organización gremial, preparaban sus protestas con días de antelación, como ocurrió en Cartagena a mediados de 1920, cuando desde antes del 28 de mayo se sabía que los marinos de cabotaje y los braceros del muelle de La Machina venían haciendo los preparativos de una huelga para protestar por la desatención de las empresas de una petición de aumento del jornal hecha dos meses antes, la que se declaró el 1° de junio[125].

En medio de los conflictos sociolaborales y del tránsito de trabajadores suministrados a trabajadores vinculados a las empresas, desde comienzos del decenio de 1920 los braceros definieron una identidad laboral y social a partir de la ocupación. Los antecedentes de esta lucha pueden rastrearse desde la huelga de enero de 1910 cuando los cargueros de los puertos expresaron sus inconformidades por la imagen que tenía el grueso de la población sobre sus labores y sobre su condición

social. En ese sentido la construcción de una imagen laboral tenía como fin salir de ese estado de indiferenciación con relación a estratos muchos más bajos de la población, lo que de por sí era una gran conquista. Ya para finales de los años veinte los braceros han avanzado en su articulación como un sector laboral cuya identidad se ha diferenciado de otros grupos laborales más dispersos como era el caso de los jornaleros.

Donde mejor se refleja este proceso es en el desplazamiento semántico de las denominaciones sociales con que se les identificaba como grupo y en cierta simbología que adoptó como gremio. Al igual que en el caso de los tripulantes de los vapores fluviales[126], el empleo de uno u otro denominativo poseía enorme carga de discriminación o valoración social acorde con lo que se quería subrayar. Por tanto, no era un simple problema de polisemia o del empleo de un lenguaje socialmente "neutral". Desde finales del siglo XIX, el uso de denominativos corrientes como el genérico de "jornalero" y más específicamente "mozo de cordel", "peón" y "carguero"[127], fue cediendo terreno frente al empleo del adjetivo "bracero", imagen construida desde el trabajo –y resaltando su condición humana- y en su relación específica con una industria moderna que era vital para la economía nacional. El concepto de "bracero" hacía énfasis esa condición (el brazo, la fuerza del hombre) y no en el jornal o en el objeto de trabajo, la carga.

En condición de braceros se organizaron en Barranquilla en la sociedad mutuaria Unión General de Braceros (1915), y lo mismo hizo en Cartagena en la Sociedad de Braceros después de la mencionada huelga de mayo de 1920[128]. El pendón de la primera, estrenado en 1921, contenía un logotipo compuesto por una rueda metálica dentada en cuyo centro se levantaba un musculoso brazo con el puño cerrado y desafiante. La rueda dentada, uno de los íconos de la Revolución Industrial, expresaba la manera como este grupo de trabajadores, o al menos algunos de sus estratos, se representaba el contexto en

el que desarrollaba su función en la sociedad: son hijos de una de las formas de la industria moderna, la del transporte mecanizado. Por tanto, lucharon por mostrarse frente al resto de la sociedad como un grupo social diferenciado de los estratos más bajos de la población, como lo demuestran las partidas de defunción en las que los deudos diferenciaban entre "bracero" y "jornalero" al informar sobre la ocupación. Por otro lado, el brazo en alto y con la mano cerrada tenía un significado polisémico, pues si por un lado representaba el trabajo rudo y viril con que los braceros contribuían al progreso material del país, también simbolizaba la disposición a la protesta cuando las empresas y las continuas inestabilidades de las economías portuarias amenazaban con deprimir sus precarios niveles de vida y cuando la arbitrariedad empresarial producía indignación. Así sucedió en 1928 cuando el despido de dos chequeadores (entre ellos el presidente de la Federación Obrera del Litoral Atlántico, FOLA) de la aduana de Barranquilla desató una huelga por varios días que involucró a los braceros hasta lograr el reintegro[129].

Las vías de afirmación de esa identidad fueron variadas acorde con las esferas sociales en que desarrollaba esa lucha. Frente a los empresarios solo tenían el recurso de la protesta y de la confrontación abierta; ahí la fuerza como colectividad se imponía como imagen. Para los empresarios eran los "buscarruidos" que tenían que soportar en medio de una creciente actitud levantisca; representaban un "mal necesario". Ante el resto de trabajadores subrayaban la imagen de abanderado de la lucha social, resaltando su cohesión como grupo y su capacidad de respuesta frente a los atropellos de los empresarios o las situaciones críticas que amenazaran su nivel de vida. Y esta última imagen no era nada fatua, pues de 12 huelgas que se desarrollaron en Barranquilla entre 1910 y 1921 (año en que los braceros inauguraron su pendón), el 75% fueron protagonizadas por estos trabajadores, teniendo las de 1910 y 1918

gran resonancia porque se transformaron en huelgas generales, mientras que, en Cartagena, de 18 huelgas desarrolladas entre 1903 y 1920, el 61% fueron ceses de actividades de los trabajadores portuarios, en especial de los braceros.

Durante mucho tiempo al tripulante se le llamó "boga" y solo fines del siglo XIX aparecieron otros adjetivos como "marinero", "buquero", "tripulante", "navegante" y "vaporero". El uso del concepto "boga" no llama la atención si se desconoce que a lo largo del siglo XIX tuvo un desplazamiento semántico, pues de haber derivado del verbo "bogar" empleado para designar el oficio de remar, adquirió luego una fuerte carga peyorativa al señalar a una persona de "malos modales", lo que supuso una actitud discriminativa y marginatoria[130]. Es importante resaltar que la utilización peyorativa del vocablo "boga" era más propia de la elite, especialmente de la interiorana desconocedora del mundo del río. Basta observar que, en la recopilación de viajeros realizada por Aníbal Noguera M., los costeños Manuel M. Madiedo, Candelario Obeso y Julio H. Palacio tenían una mejor comprensión de la realidad cultural y laboral del río, como también ocurrió con el padre Pedro M. Revollo en cuya obra el vocablo "boga" no aparece, más si otros adjetivos para el tripulante del vapor. El común de las gentes también establecía diferencias, y un censo local efectuado en Barranquilla en 1866 distinguía "boga" de "marinero", "navegante", "náutico" y "piloto", como igualmente aparece en los registros de defunciones. Asimismo, algunas memorias de viajeros nacionales conocedores de especificidades de la vida laboral organizada alrededor del tráfico por el Magdalena establecen precisiones en las denominaciones como es el caso de José María Samper, el único interiorano que señaló las diferencias entre un "boga de champán", un "patrón de bote" y un "marinero de vapor"; Pedro M. Revollo registró que entre la población ribereña se utilizaba indistintamente los adjetivos de "vaporero", "buquero" y "marino" para referirse a los tripulantes[131].

Los denominativos remiten al estudio de la cultura matriz y del proceso por medio del cual el tripulante se esforzó en construirse una identidad, al sacar a flote el juego de imágenes y contraimágenes surgidas en sus relaciones con otros sectores sociales. El tripulante luchó por quitarse de encima el apelativo de boga, al que consideraba ofensivo, lo que se explica tanto por la imagen despectiva que la elite elaboró sobre el tripulante como por los enfrentamientos de éste con los patrones, bogas y propietarios de champanes, quienes le opusieron resistencia a la presencia del barco a vapor fluvial. Los propietarios de estas embarcaciones organizaron un sistema de trasbordo entre los puertos fluviales que les permitió emular con algún éxito durante algunos años, y patrones y bogas boicotearon el procedimiento de aprovisionamiento de leña, obligando a que los vapores incluyeran entre su tripulación a varios "leñateros" para el acopio de la misma[132].

Esta competencia y boicoteo generaron enfrentamientos que involucraron a las tripulaciones de ambos medios de locomoción, expresándose en múltiples formas (riñas en cantinas, no reducción de la velocidad de los vapores ante la cercanía de los bongos lo que llevaba a que la resaca de los primeros hiciera naufragar a los segundos como se puede leer en protestas protocolizada en la Notaría Primera de Barranquilla durante los años 1850 y 1860), y lo más importante para el tema que tratamos, produciendo un distanciamiento revelado hasta en las leyendas en torno a la valentía argüida por los bogas (travesía a nado en las partes más peligrosas del río, lidias con cocodrilos) y actos heroico propios de los tripulantes (salvamento de vapores, de vidas humanas y de cargas), así como un alejamiento entre los valores de prestancia social expresado en la arrogancia del tripulante frente al boga debido a su mejor ubicación laboral, la suavidad de su trabajo en términos comparativos, sus mejores ingresos, sus conocimientos técnicos. De esto se infiere que existió entre los trabajadores de los vapores

un esfuerzo para diferenciarse de los sectores más bajos del tráfico por el río Magdalena, y, por tanto, un interés en mejorar su imagen como conglomerado laboral, lo que tenía como fin el que no se les viera como bogas. Por eso, el motivo inicial de las luchas de los tripulantes, además del alza de salarios, fue el mejoramiento de las condiciones alimenticias pues eran estas la causa que más expresiones despectivas arrancaban a los viajeros.

A estas diferencias con relación a los bogas se sumaba la actitud de distanciamiento con relación a las administraciones de las empresas, creada por la forma de contratación por enganche y por el trabajo a destajo, originándose unos vínculos alejados entre tripulantes, por un lado, y propietarios y administradores de las empresas por el otro, y un desconocimiento de hecho de la autoridad de éstos. Para el tripulante lo más inmediato era la oficialidad del vapor en que trabajaba y luego los funcionarios de la Intendencia Fluvial, apareciendo el empresario como un ser remoto, con quien no se trataba. El principio de autoridad en las empresas navieras era mediatizado a través del capitán, quien también representaba al Estado en las zonas de navegación donde éste no hacía presencia. Por tanto, al tripulante la autoridad no se le presentaba por medio de instituciones, con la que mantuviera una relación impersonal; todo lo contrario, ella estaba muy personalizada, y por tanto, mediatizada a través una serie de relaciones afectivas de empatías o antipatías (era usual el compadrazgo entre la oficialidad y el tripulante). Con los años y con la venida a menos de la oficialidad, y con el fortalecimiento de la organización sindical de los portuarios y transportadores agrupados desde 1937 en la FEDENAL, ese principio de autoridad fue mediatizado tanto por las empresas como por el organismo gremial, lo que fortaleció la autonomía del navegante.

Estas situaciones en parte explican la fuerte prolongación de la cultura popular en este sector laboral, y al mismo tiem-

po la continuidad de una estructura mental “tramposa” para relacionarse con todo aquello que representara la institucionalidad. Lo más común era que el tripulante se mofara de los empresarios tal como lo narró en 1893 un viajero antioqueño. También la oficialidad burlaba a la autoridad mediante la recogida de pasajeros a lo largo del río dejando algunas ganancias al capitán y por el escamoteo de la cantidad de carga subida al vapor, lo que daba un margen de ganancia a los tripulantes. Lo dicho no debe interpretarse como si hubiese una actitud premeditada de abulia frente a las labores. A este respecto si hay algo que llama la atención es que a pesar de la repulsión que sentían los viajeros frente a los hábitos de los tripulantes, casi todos coinciden en admirar la espontaneidad con que realizaban los trabajos rudos. En este sentido, las lamentaciones contra las empresas navieras no eran motivadas por la existencia de desidia entre aquellos sino por el servicio –y también las costumbres de los marineros-, quejas que recaen más en la organización de las empresas que en éstos[133].

En efecto, durante todo el siglo XIX ninguna compañía se preocupó por las condiciones de vida de los tripulantes. En 1917 un viajero interiorano pedía a la compañía propietaria del barco en que viajaba que organizara “... al personal de las tripulaciones y el que atiende a los pasajeros, uniformándolos, estableciendo en el mismo barco el lavado y planchado de la ropa de sus empleados, y sobre todo escogiendo ese personal y dotándolo de manera que se pueda educar bien...”. De hecho, debe pensarse que muchas de las mejoras en el nivel de vida de los trabajadores aún estaban ausentes a escala mundial y sería ilusorio criticar a las empresas navieras. Casi todos los viajeros describen a los tripulantes cargando y descargando los buques con los fardos en los hombros y caminando a través de una tabla que servía de puente entre la embarcación y las orillas. Bien avanzado los años de 1940, aún los navegantes se quejaban porque,

> La marinería ni siquiera tenía derecho a comer en mesa. Ni platos, ni cubiertos, ni siquiera agua filtrada. Cada hombre tenía que sacar el agua del río con una pequeña lata o tarro que atado a una cuerda llevaba siempre consigo, lo mismo que una cuchara de palo o de totumo para sacar las porciones de carnes de peor calidad y el bastimento que le servían en un inmenso platón galvanizado en la más antihigiénica promiscuidad. Las condiciones de alojamiento tampoco eran las mejores. Durmiendo encima de la carga... con riesgo de sufrir graves lesiones o caerse los arrumes lo cual era frecuente como consecuencia de la permanente trepidación de los motores y de la rueda impulsora o cuando el buque chocaba contra los troncos o los bancos de arena[134].

Sobre este factor de identidad gremial se dio el de índole regional, participando en protestas contra el centralismo político-administrativo, como fue el caso del movimiento regional de la Liga Costeña de 1919, caso que está por estudiarse pues sólo conocemos lo que hizo la élite regional; también denunciaba el desgreño administrativo en los puertos, como fue el caso en 1937 cuando ante la desviación de la carga hacia Cartagena, denunció a la administración del ferrocarril de Puerto Colombia. Estas identidades fueron estimuladas por los conflictos entre las compañías navieras de diversas nacionalidades (inglesas, estadounidenses y alemanas) por una parte, y miembros de la elite mercantil de ambas ciudades por la otra, quienes (frente a las lesiones que les podía causar la variación en la forma de pago de los salarios) apoyaron algunas veces a los trabajadores cuando las medidas de las empresas lesionaban una tradición como fue el caso del intento de pasar del pago semanal al mensual[135]. Pero los tripulantes nunca estuvieron dispuestos a ir más allá y aunque lograron reivindicaciones importantes (uniformes de trabajo, alimentación propo[136]rcionada por las empresas, servicios médicos, prestaciones, pago doble en días feriados y domingos, sindicalización colectiva, etc.), resistieron a las campañas, aún provenientes de algunos estratos obreros, dirigidas a violentar sus tradiciones en nombre de un mundo que les parecía ajeno.

Notas

1 Para el caso de los puertos colombianos ver: Miguel Urrutia, *Historia del sindicalismo en Colombia*, Universidad de los Andes, Bogotá, 1969, pp. 79-80; Edgar Caicedo, *Historia de las luchas sindicales en Colombia*, CEIS, Bogotá, 1971, pp. 59-60; Daniel Pècaut, *Política y sindicalismo en Colombia*, La Carreta, Medellín, 1973, pp. 91-93; Alfredo Gómez, *Anarquismo y anarcosindicalismo en América Latina*, Barcelona, Barcelona, 1980, pp. 17-49; Beatriz Gómez y Bertha Malpica, *Historia de la organización y lucha de los trabajadores del río Magdalena*, Tesis de grado Universidad Nacional, Bogotá, 1984.

2 Dado que la historiografía es muy abundante solo remitimos a los estudios de síntesis de Michael Hall y Hobart Spalding jr., "La clase trabajadora urbana y los primeros movimientos obreros de América Latina, 1880-1930", en Leslie Bethell (Editora), *Historia de América Latina. 7. América Latina: economía y sociedad, c. 1870-1930*, Cambridge University Press/Crítica, Barcelona, 1991, pp. 281-315, e Ian Roxbororgh, "La clase trabajadora urbana y el movimiento obrero en América Latina desde 1930", en L. Bethell, *Historia de América Latina. 12. Política y sociedad desde 1930*, pp. 132-192. El mencionado modelo orienta el estudio de Charles Bergquist, *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*, Siglo XXI Editores, Bogotá, 1988, pp. 125-188.

3 En estos cambios influyó el que los historiadores han integrado los aportes de otras disciplinas como la geografía humana y la antropología. En sus investigaciones sobre las sociedades marítimas estas disciplinas originaron una diversidad de conceptos que, como el de comunidades marítimas, permite analizar las relaciones de algunos puertos coloniales norteamericanos con sus entornos, como también las peculiaridades sociales y culturales de comunidades que viven en una relación directa con el ambiente marino, sus formas societarias e institucionales. Christine Heyrman, *Commerce and culture. The maritime communities of colonial Massachusetts, 1690-1750*, W. W. Norton, New York, 1984, p. 228. Otro concepto es el de *littoral society*: Michael Pearson, "Littoral Society: The concept and the problems". *Journal of World History*,17, (4), 2006: 353-373; Fernando Monge, "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica". *Hispania*, LVIII, (198), 1998: 317; Fernando Monge y Margarita del Olmo, "Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico", en Agustín Guimerá y Dolores Romero (Editores), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del coloquio internacional El Sistema Portuario Español*, CSIC, Madrid, 1998, pp. 215-233; Sergio Paolo Solano, "Un problema de escala: la configuración social del puerto en las ciudades del Caribe colombiano durante el siglo XIX", en Jorge Elías y Antonino Vidal (Editores), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visiones históricas*, Universidad del Norte-Universidad del Magdalena, Barranquilla, 2010, pp. 398-441.

4 Por razones apenas obvias, el énfasis en la historia económica de los puertos determina la primacía de esta imagen en la mayoría de los estudios compilados en fecha reciente en José Mateo y Agustín Nieto (Compiladores), *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, 2009, y en J. Elías y A. Vidal, *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe*. También ver los ensayos que aparecen en las dos ediciones de la *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* que publica

la Universidad Nacional de Mar del Plata (Argentina) http://estudiosmaritimos.wordpress.com/. Elizet Payne, "El puerto y la región: revisión historiográfica para el estudio del puerto de *Truxillo* (Honduras)". *Memorias*, 3, (5), 2007: 1-21.

5 Sergio Paolo Solano, "De bogas a navegantes: los tripulantes de los barcos de vapor del río Magdalena (Colombia), 1850-1930". *Historia Caribe*, 3, 1998: 55-70; Miguel Herrera, *Bongos, bogas, vapores y marinos: historia de los "marineros" del rio San Juan, 1849-1855*, Centro Nicaragüense de Escritores, Managua, 1999, pp. 127-172 y 215-259; Vitor Neto de Oliveira, *Nas águas do Prata. Os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)*, Universidade Estadual do Campinas, Campinas, 2009, pp. 87-150; María Riaño, "Los bogas del río Magdalena. Relaciones de poder en el texto y en el contexto", en María Nieto y María Riaño, *Esclavos, negros libres y bogas en la literatura del siglo XIX*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2011, pp. 139-266; Muriel Vanegas Beltrán y Adineth Vargas, "Mompox. El Síndico Procurador, Francisco de la Bárcena Posada, pide sanción para los desmanes de los bogas, que hacen el tráfico fluvial del Magdalena, de Honda a la nominada villa, tocando en Zaragoza, Cáceres y otros puertos. Años de 1805". *El Taller de la Historia*, 12, (1), 2020: 223-247.

6 Marcus Rediker, *Between the devil and the deep sea. Merchan seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge University Press, Cambridge, 1987, pp. 77-152, 205-253; Laura Caruso, "De marineros y foguistas, maquinistas y capitanes... El trabajo a bordo del puerto de Buenos Aires, su organización y proceso de trabajo, 1890-1920", en Agustín Nieto y José Mateo (Editores), *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, pp. 141-153, y "¿'Donde manda capitán no gobierna marinero?' El trabajo marítimo en el Río de la Plata, 1890-1920"; Fernando Teixeira da Silva y María Caira Gitahy, "Trabajo y cultura en la ciudad portuaria de Santos (Brasil), 1890-1920"; Carlos Pereira dos Santos, "'En el muelle'. El mundo del trabajo en el puerto de Camocim-CE (Brasil). 1920-1970"; Ana María Botey, "El estibador del Muelle Grande de Puntarenas (Costa Rica), 1920-1981"; Nágila de Morais, "El vaivén de las mareas: el día a día de los trabajadores catraieiros (barqueros) en el puerto de Fortaleza, Brasil, (1903-1904)". Publicados en *El Taller de la Historia*, 4, (4), 2012.

7 Eric Hobsbawm, "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias", en *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*, Crítica, Barcelona, 1979, pp. 215-243. Hilda Sábato y Luis Alberto Romero, *Los trabajadores de Buenos Aires: la experiencia del mercado, 1850-1880*, Suramericana, Buenos Aires, 1992, pp. 111-146.

8 Ricardo Falcón, *La Barcelona Argentina: migrantes, obreros y militantes en Rosario, 1870-1912*, Laborde Editor, Rosario, 2005, pp. 80-81 Ana María Botey y Gregorio Bolaños, *Trabajo, cultura e identidad de los trabajadores portuarios de Puntarenas Caldera 1940-2003*, Imprenta Nacional, San José, 2004. Carlos Pereira do Santos, *Entre o porto e a estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-ce. 1920-1970*, Tese de doutorado Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008, pp. 173-187; Nágila de Morais,*"Todo cais é uma saudade de pedra": repressão e morte dos trabalhadores catraieiros (1903-1904)*, Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em História e Culturas Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2009, pp. 49-53-54.

9 Gordon Phillips and Noel Whiteside, *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970*, Clarendon Press, Oxford, 1985, p. 271.

10 María Cecilia Velasco e Cruz, *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*, Tese de Doutorado Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998, pp. 131-207. También ver: "Da tutela ao contrato: "homens de cor" brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição". *Topoi*, 11, (20), 2010: 114-135.

11 Fernando Teixeira da Silva, *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*, Editora da Unicamp, Campinas, 2003, pp. 29, 131-158, 207, 405-430. También ver: Diego Luiz Vivian, *Indústria portuária sul-rio-grandense: portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e rio grande (1956-1964)*, Dissertação apresentada para a obtenção do grau de Mestre em História-Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008, pp. 129-155; Jairo Fleck Falcao, *Coperacao, experiencia e sobrevivencia: A historia dos trabalhadores do porto de Porto Alegre (1961-1989)*, Tese de doutorado Universidade do Vale do Rio do Sinos, Porto Alegre, 2009, pp. 95-135.

12 "Carguero... el que está en los mercados y comercios esperando que lo empleen para transportar algo. Mozo de cordel". Pedro María Revollo, *Costeñismos colombianos*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1942, pp. 55, 169, 221 y 276. Adolfo Sundheim, *Vocabulario costeño*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1994, pp. 371 y 681 (1ª edición: 1922). Bogas eran las personas que trabajaban en los medios de transportes de las vías fluviales (champanes y bongos construido ahuecando troncos de grandes árboles), impulsándolos con sus fuerzas y utilizando grandes pértigas que se apoyan en el lecho de las corrientes o en las laderas de las mismas. Su forma de vida llevó a que el término adquiriera un carácter peyorativo para designar a una persona de malas costumbres. David Peñas, *Los bogas de Mompox. Historia de un zambaje*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1988.

13 Mauricio Archila, *Ni amos ni siervos. Memoria obrera de Bogotá y Medellín 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1989; Alberto Mayor, Ética, trabajo y productividad en Antioquia, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1989, pp. 251-397; Iván D. Villegas. *La formación social del proletariado antioqueño*, Concejo Municipal de Medellín, Medellín, 1990; Luz Gabriela Arango, *Mujer, religión e industria Fabricato 1923-1982*, Universidad de Antioquia/Universidad Externado de Colombia, Medellín, 1991; Carlos E. García, *Niños, trabajadores y vida cotidiana en Medellín 1900-1930*, Universidad de Antioquia, Medellín, 1999.

14 *Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar 1890*, 1, (1891); Antonio Martínez y Rafael Niebles, *Directorio anuario de Barranquilla*, Imprenta El Comercio, Barranquilla, 1892; BME, 1, 1930; 15, 1934.

15 ; Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano/Universidad de Cartagena/Ministerio de Cultura, 2003; D. Peñas Galindo, *Los bogas de Mompox*. En 1752 el obispo de Cartagena informaba a las autoridades de Madrid que muchos de los esclavos que eran enviado por sus amos a trabajar fuera de sus casas a ganar un jornal eran útiles para el comercio porque formaban "... las cuadrillas que se ocupan de las cargas y descargas de los navíos...". Archivo Histórico Nacional de Madrid, Códices, leg. 689, Cedulario de Indias, vol. VI, f.143r.

16 S. P. Solano, *Puertos, sociedad y conflictos*, pp. 65-78.

17 Sergio Paolo Solano, "Sistemas defensivos y trabajadores en Cartagena de Indias, 1750-1810", en Sonia Pérez Toledo (Coordinadora), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, UAM, México, 2022, pp. 87-159.

18 José A. Ocampo, *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Siglo XXI Editores/Fedesarrollo, Bogotá,1984

19 Manuel E. Corrales (Compilador), *Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar*, tomo IV, Imprenta de J. J. Pérez, Bogotá, 1884, pp. 15 y 116; "Cuenta de la tripulación del vapor Magdalena", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, enero 28 de 1876.

20 A. Martínez y R. Niebles, *Directorio anuario*.

21 AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, abril 2 de 1914.

22 "Tripulación del vapor Hércules", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, junio 18 de 1928. Sin embargo, el censo de 1928, no aprobado por el gobierno, para el caso de Barranquilla trae la cifra de 2.218 marineros, lo que daría un promedio de 22 tripulantes en cada uno de los vapores existentes en ese año. Los resultados de este censo pueden consultarse en BME, 1, 1930; los datos de 1916 aparecen en BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, junio 22 de 1917.

23 P. L. Bell, *Colombia manual Comercial e industrial. Departamento de Comercio Oficina de Comercio Exterior y Doméstico Estados Unidos de América 1921*, Banco de la República, Bogotá, 2011, pp. 271-276.

24 En 1932 una de las agremiaciones federales obreras decía que "Teniendo esta sociedad alrededor de quinientos braceros en sus filas, y los cuales están trabajando en todo momento por el mejoramiento de la Patria, y sin cuyo mejoramiento no puede haber ninguna prosperidad Nacional...". "La Confederación Obrera y las actuaciones comunistas". AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, marzo 1º de 1932.

25 J. Montoya Márquez, *Barranquilla y sus 300 años de existencia 1629-1929*, Litografía Barranquilla, Barranquilla, 1929, p. 68.

26 *Censo general de población 1938. Tomo II. Atlántico*, p. 111.

27 "Resolución sobre descarga de buques fondeados en el río", AHDA, *El Promotor*, Barranquilla, diciembre 30 de 1882.

28 El peso promedio de los bultos de las importaciones y exportaciones lo tomamos de E. López, *Almanaque de los hechos colombianos. Atlántico*, p. 334. El 84% de las exportaciones por Barranquilla era de café empacado en bultos de 60 kilogramos, cifra que extraemos de los datos proporcionados por Diego Monsalve, *Colombia Cafetera*. Barcelona, 1926, p. 626. En 1916 el café representó el 77% del total de la carga exportada por Barranquilla; en 1919 el 76%; en 1922 y 1923 el 90%; en 1924 el 85%; en 1925 el 82% y en 1926 el 88%. El promedio fue del 84% de las exportaciones por este puerto.

29 P. L. Bell, *Colombia manual Comercial e industrial*, pp. 271-276.

30 Mauricio Archila, *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1991; Renán Vega, *Gente muy rebelde*, tomo 1, Pensamiento Crítico, Bogotá, 2002, pp. 339-436; Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*.

31 John Womack jr., *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, COLMEX/FCE, México, 2007, pp. 15-77. Hasta bien entrado el siglo XX los trabajadores industriales ingleses especializados mantuvieron disputas con las administraciones por el control y las formas de trabajo

en algunas áreas de las fábricas. Ver: Eric Hobsbawm, "Valores victorianos", en *Gente poco corriente*, Crítica, Barcelona, 1999, pp. 91-111.

32 S. P. Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*.

33 León Arredondo, *Liberalism, working class formation and historical memory: dock worker in a Colombian frontier*, Thesis PhD City of University of New York, New York, 2005, pp. 134-155. Agradezco al colega Francisco Flórez Bolívar el envío de copia de esta tesis doctoral.

34 *Ibid*. p. 134.

35 E. P. Thompson, *Tradición, revuelta y conciencia de clase*, Crítica, Barcelona, 1989, pp. 239-293; S. P. Solano, "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930", pp. 61-77; "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe colombiano". *El Taller de la Historia,* 1, (1), 2001: 79-121; Alcides Arguedas, *La danza de las sombras*, Banco de la República, Bogotá, 1983, pp. 32-33; "La crónica. En el puerto", AHC, *El Demócrata*, Magangué, marzo 8 de 1920. El caso de Ismael Escamilla, máximo dirigente de los trabajadores navieros durante los años 1940 es representativo: de origen campesino, en 1917 se trasladó con su familia a Barranquilla. En 1930 era albañil y después tintorero; en 1934 ingresó a trabajar en un vapor en calidad de aprendiz de ingeniero (mecánico) y en 1937 ascendió a sebero (quien aceitaba las máquinas de los vapores) y de aquí salió a dirigir las luchas del gremio. BNC, *Semana*, Bogotá, junio 19 de 1948. La queja de los empresarios por la inestabilidad de los trabajadores aparece en José Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla su pasado y su presente*, Banco Dugand, Barranquilla, 1922, p. 169.

36 "Barranquilla, por su comercio... atrae los brazos que en cierta época del año están ociosos en otros lugares, pero pasada esa época, apenas quedan los suficientes para el diario trajín. ¿Qué de extraño tiene pues que los brazos trabajadores, aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes?". "La huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. Sobre la continua escasez de mano de obra en el Caribe colombiano en el siglo XIX ver: "Informe del Gobernador de la Provincia de El Carmen", BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, noviembre 30 de 1862; "Informe del gobernador de la provincia de Barranquilla", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena agosto 28 de 1870; "Admirables vecinos", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893; BNC, *El Promotor*, Barranquilla, octubre 27 de 1888; BNC, *La Industria*, Bogotá, abril 26 de 1888.

37 ACMB, *Libro de 1847, Minutas*. Sesión del 26 de agosto de 1847; AGN, Sección República, Fondo Gobernaciones, rollo 141, folios 1024. Para finales del siglo XIX el comercio de Barranquilla financiaba una especie de policía cívica cuyo radio de operación era el área comercial y portuaria. En los libros de minutas de los años de 1840 y 1850 del Concejo Municipal de Barranquilla, aparecen extensos listados de las cuadrillas de cargueros y de los bogas.

38 Sobre la prestación y organización del servicio personal subsidiario ver: "Ley (19 de marzo de 1834) Sobre la organización y régimen de las provincias, cantones y distritos parroquiales", en *Codificación Nacional. Leyes de 1834*, Bogotá, Imp. Nacional, 1925, y "Ley (21 de junio de 1842) Sobre la administración parroquial", en *Codificación Nacional. Leyes de 1842*, Bogotá, Imp. Nacional, 1927. En 1908 el ingeniero oficial que estaba al frente de la construcción de un carreteable entre las poblaciones de Tolú, Sincelejo y Corozal, señalaba la importancia de la cuadrilla como forma de organización de los jornaleros y la imposibilidad de adelantar los trabajos cuando los capataces intentaban desarticularla. "In-

forme que presenta al Ministerio de Obras Públicas el Señor Ingeniero Director de las carreteras de Tolú a Sincelejo, Sampués y Corozal", BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, febrero 17 de 1908.

39 Oscar Arquez, "Vaqueros y corraleros en la depresión momposina". *Boletín Historial*, 26, 1993: 215-236; Hermes Tovar, *Hacienda colonial y formación social*, Sendai, Barcelona, 1988, pp. 169-191.

40 AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933 y octubre 29 de 1936.

41 La huelga" y "Editorial La huelga", BNC, *El Anotador*, Barranquilla, mayo 2 y 4 de 1893; "La huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. "Editorial", BNC, *Diario de la Tarde*, Barranquilla, abril 27 y mayo 1º de 1893. Miguel Goenaga, *Lecturas locales*, Tipografía Goenaga, Barranquilla, 1952, p. 90.

42 "Huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 17 de 1910; "La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 27 de 1910; AHDA, *Rigoletto*, Barranquilla, marzo 25 de 1910; AHDA, *El Pueblo*, Barranquilla, febrero 16 a 21 de 1910.

43 Cuando los braceros del muelle de La Machina de Cartagena decretaron la huelga el marzo de 1913, "la empresa puso inmediatamente un tren expreso a Turbaco y trajo suficiente número de peones para que no se interrumpieran los trabajos", los que solo se enganchaban si se les ofrecían jornales más altos. "Huelga de cargadores", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 26 de 1913, lo que se volvió a repetir en 1920. "Sobre la huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, junio 2 de 1920.

44 Sobre las quejas en Barranquilla por los incumplimientos de los bogas ver: ACMB, *Libro de 1843, Actas. Cabildo parroquial*. (Acta de las sesiones de junio 14 de 1843). Sergio Paolo Solano, "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XIX". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 21, 1989: 24-34.

45 S. P. Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, pp. 35-52.

46 El código de comercio marítimo en su artículo 54 consagraba: "Son atribuciones del naviero [empresario]: 1) Nombrar persona que gobierne la nave o mandarla por sí mismo, si fuere apto para capitán. 2) Elegir los hombres del mar que deban componer la tripulación, entre los que proponga el capitán. Pero no podrá obligar a éste, a que reciba en la tripulación hombre que no sea de su elección". "Código de Comercio", BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, septiembre 15 de 1870. Julio Acosta, *Manual del navegante*, Barranquilla, 1945, p. 94.

47 ACMB, *Libro de 1843, Actas. Cabildo parroquial*. (Acta de las sesiones de junio 14 de 1843).

48 ACMB, *Libro de 1847, Minutas*. Sesión del 26 de agosto de 1847. Para finales del siglo XIX el comercio de Barranquilla financiaba una especie de policía cívica cuyo radio de operación era el área comercial y portuaria.

49 "Ley 46 (25 de diciembre de 1873) Que crea Inspectores de bogas", en *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875*, Cartagena, Imp. de A. Araujo, 1876, 87-88. En 1875, en vista de que las continuas guerras civiles colocaron en peligro la navegación de los vapores por las arterias fluviales, el gobierno nacional tomó el control de todo lo que tenía que ver con la legislación sobre navegación fluvial, haciendo extensiva a ésta la legislación sobre tráfico marítimo (Código de Comercio Marítimo expedido en 1870). "Código de Comercio", BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, septiembre 15 de 1870.

50 Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia*, Banco Popular, Bogotá, 1973, pp. 111-119; Gabriel Poveda, *Vapores fluviales en Colombia*, Tercer Mundo Editores/ Colciencias, Bogotá, 1998, pp. 139-140, 151-154, 166-168; Tomás Mcausland, "Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824", en Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles (Editores), *Directorio anuario de Barranquilla*, Imprenta El Comercio, Barranquilla, 1892, pp. 4-43.

51 "Decreto Número 15 de 1881 (8 de enero) Por el cual se reglamenta la navegación por el río Magdalena", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, mayo 28 de 1881.

52 Eduardo Posada, *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*, Banco de la República/El Áncora, Bogotá, 1998, pp. 260-267.

53 Enrique Naranjo, "Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes", en *Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1917, p. 565; "Decreto Número 899 de 1907", BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, octubre 22 de 1907.

54 "Decreto Número 801 de 1923 (mayo 26) por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados a bordo de las naves", BNC, *Diario Oficial*, N° 19.018, Bogotá, 1923.

55 Sobre los capataces integrados a las empresas ver "Decreto No. 499 de 1882", en *Memoria del Secretario de Hacienda dirigida al Presidente de la Unión para el Congreso de 1883*, Imprenta N. Torres, Bogotá, 1883.

56 En 1933 los paileros del puerto de Barranquilla se lanzaron a la huelga exigiendo la abolición del sistema de contratistas. AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. "Pailero... En Barranquilla dan este nombre... al que arma los cascos de los buques de planchas de hierro (a modo de pailas)". P. M. Revollo, *Costeñismos colombianos*, p. 193.

57 Alejando López, *Escritos escogidos*, Colcultura, Bogotá, 1976, p. 79 y ss.; Mario Alario di Filippo, *Lexicón de colombianismos*, Bolívar, Cartagena, 1964, p. 239. Un sobreviviente de la huelga de 1928 en la Zona Bananera del Magdalena, recordaba: "Luchábamos también contra el contrato unilateral de la United que decía que uno tenía que someterse a los contratistas. El contrato disponía que el obrero que no se sometiera al contratista no tenía derecho al trabajo, y a la vez especificaba que el contratista era un obrero de la compañía", Carlos Arango, *Sobrevivientes de las bananeras*, ECOE, Bogotá, 1985, pp. 35-36; Gabriel Fonnegra, *Bananeras testimonio vivo de una epopeya*, Tercer Mundo, Bogotá, 1980, p. 54. Para comienzos de los años treinta los trabajadores del puerto de Barranquilla (braceros y paileros) estaban luchando por una relación contractual directa con las empresas, aspiración que se empezó a contemplar desde 1928, cuando después de varios días de huelga, los braceros de Barranquilla y Puerto Colombia alcanzaron un acuerdo que contempló el fin del sistema de contratistas y el enganche directo a las empresas, el cumplimiento de la legislación laboral sobre el descanso dominical, entre otros puntos. AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. "Esta mañana se declararon en huelga los obreros del ferrocarril" y "Continua sin solución la huelga del Sindicato de Paileros de Barranquilla", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, junio 25 de 1931 y septiembre 16 de 1934. AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, abril 7 de 1928.

58 Quiere esto decir, como lo sugiere Gareth Stedman Jones en su estudio sobre los trabajadores portuarios de Londres en la época victoriana, que las actitudes de los empresarios, al igual que de los trabajadores, frente a las formas de contratación no pueden ser vistas de manera rígidas, pues la racionalidad de la economía

empresarial puede demandar la integración de los obreros a las empresas y la abolición del sistema de los contratistas. Gareth Stedman Jones, *Outcast London. A study relationship between classes in Victorian society*, Oxford University Press, Oxford, 1971.

59 E. Hobsbawm, "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias", pp. 215-243.

60 Como consecuencia del conflicto laboral de 1933 los obreros asumieron por su parte la obligación de seleccionar al personal de sus respectivos sindicatos, en forma que los afiliados a ellos fueran personas de alta solvencia moral, AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. En 1936, en medio de un enfrentamiento por la representatividad sindical de este grupo laboral, el sindicato de braceros dirigido por los comunistas acusaba a otro formado por iniciativa de los liberales de estar "... compuesto casi en su totalidad por elementos expulsados por sus malas artes y por ser saqueadores de bultos. Ellos fueron los responsables, dijo, que los braceros merecieran durante mucho tiempo el calificativo de malos elementos", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 29 de 1936.

61 Sobre los oficios en los vapores ver "Decreto Número 15 de 1881 (8 de enero) por el cual se reglamenta la navegación por el río Magdalena", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, mayo 28 de 1881; "Decreto Número 899 de 1907", BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, octubre 22 de 1907; "Decreto Número 801 de 1923 (mayo 26), por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados de a bordo de las naves", BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, junio 4 de 1923. N°s 19.015 a 19.018 y "Decreto N° 1.661 de 1933", BNC, *Diario Oficial*, N° 22.422, Bogotá, octubre 26 de 1933. También ver Edoard Andrè, "La extravagante máquina llamada Simón Bolívar", en M. A. Noguera, *Crónica del río Grande de la Magdalena*, tomo 2, pp. 149-155; "Cuenta de la tripulación del vapor de guerra Vigilante...", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, enero 28 de 1876; "Fedenal decretó ayer un nuevo paro en el puerto de Barranquilla", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 8 de 1941.

62 Un diccionario del vocabulario regional costeño editado en 1922 definió algunos oficios así: "*Ingeniero*. Usase incorrectamente por maquinista, persona que dirige o gobierna una máquina..."; "*Sebero*. (Barb.) Aprendiz o ayudante de maquinista en los vapores fluviales". A. Sundheim, *Vocabulario costeño*, pp. 371 y 681; sobre los "seberos" en 1893 un viajero nacional anotó: "*Sebero*, especie de ayudante de maquinista, así llamado porque se ocupa, entre otras cosas, de ensebar tornillos, cilindros y demás piezas de la máquina que requiere esto para su mejor funcionamiento. Algunos han creído que el nombre del empleo no es *Sebero*, sino *Severo*, aludiendo a que las funciones que le son anexas deben ser cumplidas con exacta puntualidad, es decir, severamente". O Drasil, *Viaje de Bogotá a Barranquilla*, p. 84. La palabra "ingeniero" se debía a una traducción literal del vocablo inglés *engineer* (hombre de las máquinas), popularizado desde los inicios de la navegación fluvial a vapor. Otro diccionario regional también definió algunos oficios: "*Marino*. s.m. El vulgo momposino llama pomposamente así a cualquier boga aunque sea de una canoa del río"; "*Proa*. s.f. en los buques del Magdalena, el muchacho sirviente de los marineros, quienes lo llaman bárbaramente PROBA..."; "*Vaporero*. barb. Entre el vulgo de las riberas del río Magdalena, el empleado de un buque de vapor; dicen también BUQUERO, tan legítimamente como BOTERO."; "*Vaporino*. s.m. En Cartagena empleado de los buques de vapor marítimo". Pedro M. Revollo, *Costeñismos colombianos*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1942, pp. 169, 221 y 276.

63 En 1848 el vapor Magdalena navegaba con 10 tripulantes y en 1857 lo hacía con 37., Manuel E. Corrales (Compilador), *Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar*, tomo IV, Imprenta de J. J. Pérez, Bogotá. 1884, pp. 15 y 116; "Cuenta de la tripulación del vapor...", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, enero 28 de 1876; en 1892 la Compañía Colombiana de Transportes empleaba a 544 tripulantes en sus 16 vapores. A. Martínez y R. Niebles, *Directorio anuario*; según un articulista, en cada uno de los 80 vapores (!) que había en Barranquilla en 1914 laboraban un promedio de 30 tripulantes. AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, abril 2 de 1914; "Tripulación del vapor Hércules". AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, junio 18 de 1928. Sin embargo, el censo de 1928, no aprobado por el gobierno, para el caso de Barranquilla trae la cifra de 2.218 marineros, lo que daría un promedio de 22 tripulantes en cada uno de los vapores existentes en ese año. Los resultados de este censo pueden consultarse en BME, 1, 1930; los datos de 1916 aparecen en BNC, *Diario Oficial*, Nº 16.124, Bogotá, junio 22 de 1917.

64 Alfred Hettner, "En busca de los Andes", en A. Noguera, *Crónica del río Grande de la Magdalena*, tomo 2, p. 206. Los salarios que en 1910 devengaban los tripulantes reflejan hasta cierto punto esa jerarquía: braceros ($0,80), candeleros ($14 mensuales), marinos ($12 por mes) y sirvientes ($6 mensuales). "La huelga de ayer", AHDA, *El Día*, Barranquilla, octubre 22 de 1920; "La huelga de Barranquilla", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 27 de 1910.

65 "Movimiento del puerto de Tolú... 1922", en *Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1922, pp. ii-xx; sobre las empresas que hacían dicho tráfico ver *Informe que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del departamento*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1925, p. 92. Contraloría General de la República, *Geografía económica de Colombia. Bolívar*, p. 412. En 1929 estaban registradas en la Capitanía del puerto de Cartagena 30 barquetonas, con una capacidad promedio de 40 a 50 toneladas, las que ocupaban en promedio a un patrón, un timonel, un cocinero y a cuatro marineros. M. Pretelt B., *Monografía de Cartagena*, pp. 54-55. A diferencia de Barranquilla, donde las asociaciones gremiales estaban integradas por navegantes del río, en Cartagena en 1924 se creó la "Asociación de Navegantes y Prácticos patentados para la navegación Marítima y de los ríos Sinú y San Jorge", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, junio 17 de 1924.

66 Daniel Lemaitre, *Poesías y corralitos de piedras*, Corporación Financiera del Norte, Bogotá, 1983, p. 157. Algunas descripciones de la vida de los pescadores cartageneros pueden leerse en Eustorgio Martínez Fajardo, *Cuentos y leyendas de Cartagena*, Tipografía El Esfuerzo, Cartagena, 1946.

67 Miguel Cané, *Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia*, Procultura, Bogotá, 1992, p. 72-73. El código de comercio marítimo (aplicado a la navegación fluvial por la ley 35 del 19 de marzo de 1875), en su artículo 54 consagraba: "Son atribuciones del naviero. 1) Nombrar persona que gobierne la nave o mandarla por sí mismo, si fuere apto para capitán. 2) Elegir los hombres del mar que deban componer la tripulación, entre los que proponga el capitán. Pero no podrá obligar a éste, a que reciba en la tripulación hombre que no sea de su elección". J. Acosta, *Manual del navegante*, p. 94. El artículo 30 del Código de Comercio Marítimo y Fluvial expedido en 1870 rezaba: "Los hombres de la mar [tripulantes] que al tiempo de concertarse con el naviero o Capitán, declaren haberse ejercitado ya en la navegación, serán responsables por ese solo hecho, de los daños y perjui-

cios causados por su impericia". "Código de Comercio", BNC, *Diario Oficial*, Nº 2.032, Bogotá, septiembre 15 de 1870.

68 Citado por G. Poveda R., *Vapores fluviales en Colombia*, p. 158.

69 R. Gómez P., *Magdalena río de Colombia*, p. 49. Sobre las tragedias causadas por competencia económica entre las empresas que presionaba a la oficialidad y tripulaciones para realizar los viajes en el menor tiempo posible ver "Decreto Número 2.358 de 1934", BNC, *Diario Oficial*, Nº 22.781, Bogotá, enero 10 de 1935. Sobre los apodos que las tripulaciones daban a los vapores ver P. M. Revollo, *Mis memorias*, p. 260.

70 Rufino Gutiérrez, *Monografías*, tomo II, Biblioteca de Historia Nacional, Bogotá, 1921, pp. 1-2.

71 Sobre el itinerario y control del tiempo de los vapores, ver A. Noguera, *Crónica del río grande*, tomo 2, pp. 444-447; sobre el uso de petróleo y las estaciones de combustibles de aprovisionamiento a lo largo del río ver los comentarios posteriores que hicieron los descendientes de Ernest Rothlisberger, *El dorado*, Banco de la República, Bogotá, 1963, p. 74; también ver Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea madgalenesa*, Bogotá, 1948, pp. 41-43. sobre las innovaciones en los sistemas de trasbordo de leña ver Pedro A. Peña, "Pasajeros del Santander", en A. Noguera, *Crónica del río grande*, tomo 2, p. 353.

72 Ayres Nascimento, "Por el Magdalena abajo", BNC, *El Tiempo. Lecturas Dominicales*, Bogotá, junio 19 de 1927. Sobre la relación afectiva de los navegantes con Barranquilla Miguel Cané, *En viaje*, Editorial Universitaria, Buenos Aires. 1968, p. 250 (1ª ed.: 1884); Julio H. Palacio, *Historia de mi vida*, Libreria Camacho y Roldán, Bogotá, 1942, p. 300; O Drasil, *Viaje de Bogotá a Barranquilla*, pp. 36-37.

73 "Ley 46 (25 de diciembre de 1873) Que crea Inspectores de bogas", en *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875*, pp. 87-88. Sobre las quejas en Barranquilla por los incumplimientos de los bogas ver: ACMB, *Libro de 1843, Actas.* Cabildo parroquial. (Acta de las sesiones de junio 14 de 1843).

74 Desde la expedición del Código de Comercio Marítimo (1870) hasta mediados de los años de 1920 se publicaron algunos textos que lo comentaban. Luís A. Robles, *Código de comercio marítimo y terrestre*, Bogotá, Imp. de La Luz, 1899; José Antonio Uribe, *Código de comercio marítimo y terrestre*, R. Decker, Berlin, 1907; Rogelio García H., *Prontuario*, Imprenta El Comercio, Barranquilla, 1913; Juan B. Angulo y Miguel A. Garavito, *Legislación marítima y fluvial*, , Antena, Bogotá, 1942.

75 "Código de Comercio", BNC, *Diario Oficial*, Nº 2.032, Bogotá, septiembre 15 de 1870.

76 J. Acosta, *Manual del navegante*, pp. 81 y 94.

77 Enrique Naranjo Martínez, "Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes", en *Documentos. Anexos*, p. 565; "Decreto Número 899 de 1907", BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, octubre 22 de 1907 y "Decreto Número 15 de 1881 (8 de enero) Por el cual se reglamenta la navegación por el río Magdalena", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, mayo 28 de 1881.

78 Durante el primer viaje del navegante novel se practicaba un ritual tomado de una tradición de la marinería de la mar como era el "bautismo de la línea" (el paso de la línea del Ecuador); al llegar a las inmediaciones del Nare, comienzo del Magdalena medio, un tripulante oficiaba en calidad de sacerdote y arrodillado el novel navegante se iniciaba un rito recitando el primero "... una invocación en ese tono gutural y nasal a un tiempo que suelen emplear los sacerdotes metodistas norteamericanos, acompañada de un sin fin de gestos e inflexiones

estrambóticas". Luego al neófito se le daba un fuerte golpe en las costillas con un madero y toda la tripulación lo bañaba con cubos de agua; acto seguido venía música y licor hasta altas horas de la noche Sobre el bautismo en la línea ver E. André, "Amerique equinocciales", en A. Noguera M., *Crónica del río grande*, p. 155. Sobre las formas de contratación ver M. Archila. *Barranquilla y el río*, p. 45.

79 "La Sociedad de Capitanes y su nuevo presidente", AHC, *El Porvenir*, Barranquilla, enero 14 de 1929; sobre Julio del Valle ver AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, abril 26 de 1912 y "Reorganización de la Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes", AHDA, *El Día*, Barranquilla, diciembre 18 de 1919; "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, octubre 22 de 1906; J. Acosta, *Manual del navegante*, pp. i-iii; A. Noguera M., *Crónica del río grande*, tomo 2, p. 457; "Nuevo capitán", AHC, *El Porvenir*, Barranquilla, diciembre 3 de 1928. El censo de 1875 señala que en Barranquilla había 33 ingenieros. BNC, *El Promotor*, Barranquilla, mayo 1º de 1875; AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, abril 26 de 1912; sobre el capitán Salcedo ver M. Goenaga, *Lecturas locales*, p. 279.

80 A. Martínez A. y R. Niebles, *Directorio anuario*, pp. 138-157; E. Rasch S., *Guía comercial ilustrada*, pp. 82-98; BME, 11, 1933. Algunos descendían de capitanes de vapores del siglo XIX (Reeves, Hamilton, Joy, Chapman, Beckman, Mcausland, Skitton, Byrne, Hamburger, Clark, Robinson, Roncallo, Duncan, Castell, Monday, Smith, Chegwin, Maal, Summers, Meyer, Hulle, Jaroum, Bradford, Stegmann, Toncich, Klee, Deyongh, Kensei, Hardson). J. R. Vergara y F. E. Baena, *Barranquilla su pasado y su presente*, p. 98. En 1878 los ingenieros extranjeros radicados en Barranquilla eran: David Arosemena, William Bruce, Frank Beamont, William Bestonio, Santiago Coy, Enrique Chegwin, William Chegna, William Colins, H. Cleveler, Alonso David, William Dent, Tomás Fandiño, Tomás Guifford, Gale Goul, Manuel Logreira, William Lockhart, Joseph Mackbride, William M'Redin, James Paeksen y John Warker. BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, septiembre 18 de 1878. Según el censo de 1875 en Barranquilla estaban residenciados 33 ingenieros. BNC, *El Promotor*, Barranquilla, mayo 1º de 1875.

81 "Los capitanes del Magdalena eran extraídos de las familias de prestancia social. Fueron los embajadores ad-honorem de la República como introductores en el largo viaje fluvial de quienes traían la representación diplomática de las naciones amigas". Benjamín Sarta y José Consuegra, *Estructura económica de Barranquilla*, Barranquilla, editora del Atlántico, 1966, p. 22. De varios listados de capitanes hemos extraído los que eran familiares: Juan B. Castro R., Luís F. de Castro, Juan Manuel Castro, Julio Castro Bravo, Benito Castro y Joaquín Castro P.; Joaquín y Antonio Restrepo J.; Ramón B., Nicolás y José Jimeno Collante; José Antonio y Ulises Galofre; José María, Miguel y Samuel Suárez R.; José Manuel, Raúl y Luis Vergara; Tomás, Louis, Joaquín, Alejandro y Roberto Mcausland; Alejandro y Oswaldo Abello y Gustavo Tinoco Abello; José María, Miguel y Juan Ramón y Claudio Palacio; Daniel, Julio R. y Pompilio Ariza, Manuel, Pedro Vargas Sardá y José María Vargas Molino; Luís, Julio y Juan del Valle; Tomás, Daniel y José Luis Carbonell; Fernando y Hernán Pernett; Ciriaco, Luís, Federico y Genaro Pérez; John y Calixto Glen; Juan y Angel Chegwin; Venancio y Benjamín García; Alfonso de Caro y Alfonso de Caro C.; Víctor, Mariano y Manuel G. Insignares; Enrique y Pompeyo Ballestas; Enrique y Antonio Vélez; Israel E., Gilberto y José Camilo Senior; Carlos e Ildefonso Mora; Carmelo y Euclides Núñez.

82 "El contabilista viste a la manera europea". A. Hettner, "En busca de los Andes", en A. Noguera M., *Crónica del río grande*, tomo 2, p. 206; el decreto 1.661 de 1933 exigió que los capitanes llevasen en la cabeza una gorra de marinero. Sobre las tertulias ver P. M. Revollo, *Mis memorias*, p. 261; sobre las reuniones de empresarios y capitanes ver M. Goenaga, *Lecturas locales,* p. 208.

83 Sobre el trabajo de los capitanes al lado de los tripulantes ver J. H. Palacio, "Crónicas de barcos y capitanes", en A. Noguera M., *Crónica del río grande*, tomo 2, p. 301. Sobre el sitio de trabajo de los ingenieros ver Daniel Lemaitre, *Mompos, tierra de Dios*, Cartagena, Bolívar, 1950, p. 17; sobre la prestancia social de los capitanes M. Goenaga, *Lecturas locales*, pp. 321 y 169; un ejemplo de la prestancia de los mecánicos de las navieras en: "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, octubre 22 de 1906. Sobre la sicología descrita ver "El capitán Botero...", AHDA, *La Nación*, Barranquilla, marzo 3 de 1917. Sobre la denuncia de las acciones ilícitas de los capitanes ver: "Carta de Eusebio Grau a Miguel Samper", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 9 y 16 de 1878; también ver José A. Barros, "Informe sobre el establecimiento de buques de correo en el río Magdalena", BNC, *Diario Oficial*, Nº 3.799, Bogotá, julio 25 de 1876.

84 A. Noguera M., *Crónica del río grande*, tomo 2, p. 592; J. H. Palacio. *Historia de mi vida*; José F. Fuenmayor. *Cosme*, Oveja Negra, Bogotá, 1984. Sobre F. González R. ver Teodosio Goenaga, "Datos para una monografía del río Magdalena", en *Congreso hispanoamericano de historia*, Academia de Historia de Cartagena, 1935, pp. 336-339, AHDA, Colección de manuscritos de Domingo González Rubio sobre "El Promotor"; Luís A. Bernal. "De la vieja Barranquilla 1841-1904", *Civilización*, 348, 1941; M. Goenaga, *Lecturas locales*, pp. 221 y 232; sobre el capitán Costa (tal vez se refiera a Julio Acosta H., quien ya era capitán desde 1918) ver A. Argüedas, *La danza de las sombras*, p. 29; sobre el capitán Duncan ver E. André, "La extravagante máquina"; sobre el capitán Salcedo A. Martá, *Romances y cánticos*, pp. 87-90 y sobre el capitán del vapor Confianza ver Roberto Herrera Restrepo, "A bordo del vapor Confianza", en A. Noguera M., *Crónica del río grande,* tomo 2, p. 144; Salvador Camacho Roldán. *Notas de viaje*, pp. 145-146. Ramón Gómez, "Apuntes y recomendaciones", en A. Noguera M., *Crónica del río grande*, tomo 2, p. 181. R. Gómez, *Magdalena rio de Colombia*, p. 49.

85 En 17 vapores con que contaba la Compañía Colombiana de Transportes en 1892, once del total de sus capitanes eran colombianos (Fernando Pernett, José A. Galofre, Arturo Salas, Eladio Noguera, Félix González Rubio, Gilberto D. Senior, Vicente Lombana Barreneche, Fulgencio A. Gambín, José L. Pérez U., Rodolfo Macías y Manuel María de la Rosa). J. R. Vergara y F. E. Baena, *Barranquilla su pasado*, p. 98.

86 "Intendencia de la navegación... de los ríos Sinú y Atrato" e "Intendencia de la navegación del río Magdalena...", en *Documentos. Anexos*, pp. 580-584. Sobre la expedición de patentes a los navegantes durante los años anotados ver Enrique Naranjo Martínez, "Informe sobre el río Magdalena", en *Documentos. Anexos*, pp. 564-565.

87 Sobre el veto de las aseguradoras a los capitanes noveles, ver "Es curioso", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, septiembre 14 de 1906 Algunos resistieron esta arremetida empresarial contra las tradiciones laborales y en 1919 se procedió a reorganizar la Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes con el fin de "... conseguir enganchar a los trabajadores en las navieras". AHDA, *El Día*, Barranquilla, diciembre 18 de 1919; sobre los "empujadores" ver "Carta del capi-

tán Joaquín G. Rincón…" (fechada en Barranquilla en junio 21 de 1933). BNC, *El Tiempo*, Bogotá, junio 30 de 1933.

88 La prestancia de este gremio se deduce de los despliegues que le dio la prensa barranquillera durante los años de 1920 y por quienes ocuparon su presidencia entre el 18 de agosto de 1919, cuando se creó, y 1928: Guillermo Renowitzky, Angel Chegwin, Arturo Samudio, Julio Pereyra, Adolfo Held Soto, todos miembros prestantes de la clase media local. ver Don Ramiro, *Mis entrevistas,* pp. 242-245. el decreto 801 de 1923 en su artículo 2° rezaba, "Que funciona regularmente en Barranquilla una corporación de profesionales mecánicos, fundada con el objeto de propender por el mejoramiento de su profesión, corporación que ha ofrecido al gobierno su concurso gratuito para la expedición de patentes correspondientes…" Después de la expedición de este decreto los capitanes se separaron de esta organización y crearon la Sociedad de Capitanes con el fin de, "… enaltecer la profesión, SELECCIONAR LOS FUTUROS CAPITANES y propender por el mejoramiento moral y material del gremio". "La Sociedad de Capitanes y su nuevo presidente". AHC, *El Porvenir*, Barranquilla, enero 14 de 1929. (Mayúsculas nuestras).

89 "Decreto Número 801 de 1923 (mayo 26) por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados a bordo de las naves", BNC, *Diario Oficial*, Nº 19.018, Bogotá, 1923.

90 Desde los años de 1920, con el incremento de la actividad transportadora, en la prensa barranquillera aparecen algunos reflejos de una intensa polémica entre capitanes, empresas y gobierno (representado por los inspectores técnicos de la Intendencia Fluvial), en la que los primeros denuncian a los segundos por el mal estado de algunas embarcaciones y la indiferencia del gobierno; aunque no hemos revisado las protestas que los capitanes protocolizaban en las notarías por averías o naufragio de las naves, estamos seguros de que muchas de estas deben contener acusaciones contra las empresas de igual tenor.

91 "Decreto Nº 1.661 de 1933", BNC, *Diario Oficial*, Nº 22.422, Bogotá, octubre 26 de 1933.

92 Edgar Varelo, *Formas de aprendizaje tecnológico en la Bogotá de fines del siglo XIX: diversos esfuerzos y logros.* Ponencia presentada en el XIº Congreso Nacional de Historia, Bogotá, agosto de 2000. Sobre las limitaciones en la asimilación del conocimiento científico ver John Lynch, "Los orígenes de la independencia Hispanoamericana", en Leslie Bethell (Editor), *Historia de América Latina*, tomo 5, Cambridge University Press/Crítica, Barcelona, 1991, pp. 1 y ss; Rubén Jaramillo Vélez, *Colombia la modernidad postergada*, Argumentos/Temis, Bogotá, 1994.

93 BME, 11, 1933. La diferencia entre "ingeniero mecánico" y "maquinista mecánico" aparece en la tantas veces citada obra del capitán julio Acosta, p. 99.

94 "Producto del taller de cerrajería en junio de 1882", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, agosto 23 de 1882; "Cerrajería", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 11 de 1879; "Taller de Ebanistería y Taller de Cerrajería". *Compilación de documentos referentes a los bienes del departamento*, Cartagena, tip. de A. Araujo, 1898, pp. 114-117.

95 P. M. Revollo, *Mis memorias*, p. 188; "La casa Ulen", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, octubre 17 de 1925. Sobre la relación del artesano con sus herramientas y su trabajo ver E. Hobsbawm, *Gente poco corriente*, pp. 101-102.

96 E. Hobsbawm, *Gente poco corriente*, pp. 95-96.

97 William Sewell jr., *Trabajo y revolución en Francia. El lenguaje del movimiento obrero desde el antiguo régimen hasta 1848*, Taurus, Madrid, 1992, p. 46. La imagen no es falsa como puede creerse y se constata en la gran cantidad de artículos periodísticos que aparecen en la prensa regional de comienzos del siglo XX, que insisten en la importancia de enseñar un arte u oficio.

98 J. Acosta, *Manual del navegante*, p. 99.

99 "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, octubre 22 de 1906. Sobre M. Betancourt, Pedro Baca, Alberto Chegwin y Leopoldo Tovar A. ver Don Ramiro, *Mis entrevistas*, pp. 231 y 241, 276-277, 272, 66, 80-83. Al lado de los armadores y grandes mecánicos ligados a la navegación a vapor estuvieron los mecánicos fabriles como Arturo Samudio, Tirso Schemell, Carlos Fisher, Antonio Angulo.

100 BME, 11, 1933.

101 "Taller Colombiano", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 18 de 1894 y Don Ramiro, *Mis entrevistas*, pp. 207-215.

102 Sobre los expresos ver: G. Poveda, *Vapores fluviales en Colombia*, pp. 186 y 258. Un testigo de la época del prestigio de los capitanes describió a José Antonio Egea como un "Hombre de grandes y valiosas amistades...", entre quienes sobresalía el presidente Rafael Reyes. M. Goenaga, *Lecturas locales*, pp. 208-209; J. Acosta, *Manual del navegante*, p. i. Sobre la competencia de la navegación aérea a la fluvial ver: T. Nichols, *Tres puertos de Colombia*, pp. 192-193. A los pasajeros de los expresos se les brindaban comodidades, se les permitía llevar 150, 75 y 550 kilogramos de equipaje a los de primera, segunda y tercera, más no de mercaderías; no se permitía transportar enfermos contagiosos.

103 "La batalla del río", BNC, *Semana*, Bogotá, junio 19 1948.

104 "De todo y Para todo. Carpinteros" y "Niebla que aumenta", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero,19 de 1910 y marzo/23/1911. el caso de M. Betancourt es el más representativo. A finales del siglo XIX comenzó en la navegación fluvial en calidad de contador del capitán Arturo Stegmann, alemán de quien aprendió muchos secretos de la mecánica. Trabajando para la Empresa Hanseática se hizo ingeniero mecánico y capitán. En 1907, descontento con el monopolio fluvial creado por iniciativa del gobierno de R. Reyes, se independizó y diseñó la lancha Sofía. En 1909 construyó el vapor Pedro Justo Berrío (140 toneladas), y para 1914 contaba con un pequeño astillero con sus talleres e implemento necesarios para armar vapores. En ese año, en sociedad con los comerciantes Julio E. García (ganadero de las sabanas de Bolívar) y Alberto Hamburger y del capitán Víctor Insignares R., fundó la Empresa Fluvial de Barranquilla con un capital de $42.000 dólares, participando en calidad de socio industrial. Ya para finales del segundo decenio del siglo XX era un afamado constructor de vapores. Ver: AHDA, Fondo Notarial, Libro de 1914. E. P. Nº 292. AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, marzo 4 de 1914. Entre 1907 y 1918 construyó las embarcaciones Sofía, General Córdoba, General Pedro Justo Berrío, Mercedes Sofía, Mariscal Sucre y Bomboná.

105 "Decreto Número 801 de 1923 (mayo 26) por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados a bordo de las naves", BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, 1923, Nº 19.018.

106 "Un importante memorial de la Asociación de Ingenieros y Mecánicos", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, mayo 27 de 1928. También hubo un distanciamiento entre capitanes y el resto de la tripulación; ya en 1937, cuando se creó la FEDENAL y los capitanes se negaron a formar parte de ella, pues "... un capi que se estime no pide

la palabra en asamblea general; simplemente imparte órdenes en su barco". "La batalla del río", BNC, *Semana*, Bogotá, junio 19 de 1948.

107 En 1924 la Sociedad Colombiana de Ingenieros reconocía que en el país la libertad de ejercicio profesional permitía que cualquier persona se desempeñara como ingeniero sin previa licencia oficial y que sólo, según la ley 46 de 1904, se pedía título profesional a ingenieros que desempeñaran cargos públicos. *Anales de ingeniería*, 306. 1924: 53. En 1922 se definía el oficio de ingeniero de la siguiente manera: "Ingeniero. Usase incorrectamente por maquinista: persona que dirige o gobierna una máquina". A. Sundheim, *Vocabulario costeño*, p. 371.

108 T. Mcausland, "Historia de la navegación por vapores en el río Magdalena desde el año de 1824", en A. Martínez y R. Niebles, *Directorio anuario de Barranquilla*, pp. 4-43; AHDA, *Fondo notarial*, Libro de 1828, tomo único, E. P. N° 55. Sobre el contrato con estos técnicos ver Libro de 1823-1827, tomo único. E.P. N° 103. Para los años de 1840, una compañía franco-colombiana que intentaba realizar explotaciones auríferas en el alto río Sinú, trajo a varios técnicos franceses, la mayoría de los cuales volvió a su lugar de origen y sólo se quedó el herrero Lacharme radicado en Montería. Louis Striffler, *El río Sinú*, Cartagena, imp. Departamental, 1922.

109 "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, octubre 22 de 1906; Don Ramiro, *Mis entrevistas*, pp. 270-280. Sobre la memoria del capitán consultar J. Acosta, *Manual del navegante*, p. 29.

110 Para los datos de 1872 ver S. P. Solano, "Barranquilla vista por su alcalde municipal en 1872". Para los datos de 1892 ver A. Martínez y R. Niebles, *Directorio anuario de Barranquilla*; sobre L. Tovar y A. Chegwin ver Don Ramiro, *Mis entrevistas*.

111 Don Ramiro, *Mis entrevistas*, pp. 78- 84, 67; BBC, *El Porvenir*, Cartagena, junio 22 de 1890.

112 A. Sundheim, *Vocabulario costeño*; P. M. Revollo, *Costeñismos colombianos*.

113 A riesgo de cansar al lector y por considerarlo de mayor importancia para lo que nos interesa resaltar como es la relación de los trabajadores portuarios y del transporte con la tecnología moderna, vamos a citar más aportes y a describir algunos cambios tecnológicos en los dispositivos técnicos que terminaron siendo conocidos dominados e innovados en algunos aspectos. Gabriel Poveda R. anota que en el diseño y la construcción de un barco demandaba los siguientes conocimientos y pericias: "Medición de dimensiones geométricas. Dibujo mecánico. Pesaje de metales y maderas. Aserradero de madera. Cerrajería metalmecánica. Corte de metales manual con segueta y con cizalla. Latonería. Roblonadura (costura con roblones o bulones) ejecutada con almádana o con martillo de aire comprimido. Fundición de metales ferrosos y no ferrosos en crisol y en cubilote. Soldadura de arco eléctrico y electrodo. Embutido de láminas metálicas con prensa manual o prensa mecánica. Soldadura autógena (oxiacetilénica) y varilla fusible. Doblado de varillas a mano o con máquina manual. Doblado de láminas metálicas con máquinas. Torneado de metales. Calafateado de juntura de láminas. Montaje de piezas y parte de máquinas. Izada de cargas pesadas. Forjado a mano de barras y perfiles en yunque. Temple de piezas de hierro o de acero. Caldeo de piezas metálicas con soplete o fragua". G. Poveda R., *Vapores fluviales de Colombia,* pp. 407-408 y 160.

114 J. Acosta, *Manual del navegante,* p. 107.

115 Sobre las innovaciones de las proas ver Pedro Blanco García. "Informe que rinde a la Sociedad Colombiana de Ingenieros... sobre un nuevo tipo de buque fluvial, patentado por el señor Max Carriazo". *Anales de ingeniería*, 247-248, 1913: 117-123; sobre las modificaciones a las calderas ver: "Conferencia en la Sociedad de Ingenieros y Mecánicos sobre el vapor por Carlos Fisher", AHDA, *Acción Social*, Barranquilla, mayo 1º de 1921. sobre las técnicas mecánicas en Cartagena ver "Decreto Nº 6 Por el cual se dispone la reparación de la cañonera La Popa", en *Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea departamental de Bolívar 1896*, Cartagena, tip. de A. Araujo, 1897, pp. 138-139.

116 Para fines de los años veinte el constructor naval Manuel Betancourt al respecto se expresó así: "... pero también sería conveniente que antes los educandos o aspirantes mecánicos e ingenieros tuvieran algunos conocimientos primarios en las materias, lo mismo que una sincera y firme vocación. En la forma indicada quien tenga vocación y esos conocimientos haría una carrera provechosa. Hoy muchos jóvenes ingresan al trabajo sin gusto ni vocación y ningún conocimiento y de allí que nunca surjan ni aporten a la profesión que quieren adoptar una idea ni nada. Barranquilla necesita hoy más que nunca de los especializados en esta rama industrial en la cual lleva con visos de eternidad la supremacía gallarda... Sus obreros y oficiales navales llevan con honra y orgullo sus títulos". Don Ramiro, *Mis entrevistas*, p. 278; E. Rasch S., *Directorio comercial*. Sobre Cartagena ver "Ingeniería Mecánica", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, abril 11 de 1911.

117 "Conferencia técnica para obreros" y "La reorganización técnica del aprendizaje", AHDA, *Acción Social*, Barranquilla, julio 17 y mayo 22 de 1921.

118 BME, 1, 1930. La queja de A. Samudio en: "La reorganización del aprendizaje", AHDA, *Acción Social*, Barranquilla, mayo 2 de 1921.

119 S. P. Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, pp. 92-95.

120 David Sowell, "La Sociedad Democrática de Artesanos de Bogotá", en Germán Mejía, Michael LaRosa y Mauricio Nieto (Editores), *Colombia en el siglo XIX*, Planeta, Bogotá, 1999, pp. 189-216; Jaime Jaramillo Uribe, "Las Sociedades Democráticas de Artesanos y la coyuntura política y social colombiana de 1848", en *La personalidad histórica de Colombia y otros ensayos*, El Áncora, Bogotá, 1994, pp. 191-217; Anthony McFarlane, "Desórdenes civiles y protestas populares", en G. Mejía, M. LaRosa y M. Nieto, *Colombia en el siglo XIX*, pp. 21-73; "Visión comparada de los levantamientos en Hispanoamérica a finales de la colonia", en *Historia Caribe*, 4, 1999: 119-146. En 1912 los artesanos más prestantes de Cartagena elevaron un memorial a la Cámara de Representantes pidiendo una política proteccionista para sus producciones; ver "Los artesanos de Cartagena", AHC, *Penitente*, Cartagena, agosto 24 de 1912. En 1929 los zapateros barranquilleros pedían el aumento del gravamen al calzado importado para evitar la competencia. "La Junta obrera de defensa de la industria nacional del calzado", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, julio 15 de 1929.

121 E. P. Thompson, *Costumbres en común*, Crítica, Barcelona, 1995, pp. 213-293.

122 Por orden de Londres, los agentes de la Alianza de Transportes Fluviales despidieron a los "artesanos" de los talleres ("mecánicos, herreros, etc.") y a los braceros los colocaron ante el despido o la rebaja del jornal en un 33%. "Niebla que aumenta", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 23 de 1911.

123 La misma idea subyace, aunque ahora expresada con un lenguaje clasista, en la huelga que en 1934 adelantaron los trabajadores de Tejidos Obregón cuyo

discurso tenían como proposición básica la idea de la "inmoralidad" cometida por los propietarios de la fábrica quienes "despilfarraban" las ganancias en el extranjero, lo que se hacía sobre las privaciones de los trabajadores y a costa de lo que se consideraba una obligación moral del empresario quien debía invertir en la creación de fuentes de trabajo y el progreso nacional.

124 "Qué de extraño tiene pues que los brazos trabajadores, aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes?". "La huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. La idea de que el trabajo era la fuente de toda riqueza ya era moneda corriente entre los círculos intelectuales de la Costa. S. P. Solano "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930", pp. 61-76.

125 "Paro general", "Alrededor del paro general de mañana", "La huelga de hoy" y "Sobre la huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 28 y 31, junio 1º y 2 de 1920. Sus luchas también implicaban mecanismos de información y relación con el resto de la población. En 1910 los carpinteros del muelle de La Machina publicaron hojas volantes en la que explicaban a la población los motivos del paro, y en ese mismo año en el paro general en Barranquilla los trabajadores organizaron comisiones que se desplazaron a barrios y otros establecimientos laborales para ganar solidaridad. "De todo y para todo. Los carpinteros" y "La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello a El Porvenir", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero 19 y febrero 26 y 27 de 1910.

126 S. P. Solano, "De bogas a navegantes: los tripulantes de los barcos de vapor del río Magdalena (Colombia), 1850-1930", pp. 55-70

127 M. A. Filippo, *Lexicón de colombianismos*, p. 61. El mencionado capitán alude a esa diferenciación: "braceros y mozos de tranvía". Con el desarrollo del transporte de carga terrestre surgió el "cotero" ("Faquín que se emplea para cargar camiones"), M. A. Filippo, *Lexicón de colombianismos*, p. 82. Ya para los años veinte el adjetivo "carguero" había caído en desuso. A. Sundheim, *Vocabulario costeño*, p. 157.

128 "Directorio Obrero", AHDA, *Rigoletto*, Barranquilla, enero 25 de 1915; "Sociedad de Braceros de Cartagena", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, junio 20 de 1920.

129 "Anoche quedó terminada la huelga...", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, abril 10 de 1928.

130 "*Boga*: Lo aplicamos con frecuencia para tachar a una persona grosera y mal educada...". A. Sundheim, *Vocabulario costeño*, p. 89.

131 José M. Samper. "Un viaje completo", en A. Noguera M., *Crónica del río grande de la Magdalena*, tomo 2, p. 92; P. Revollo, *Costeñismos colombianos*, pp. 169 y 276.

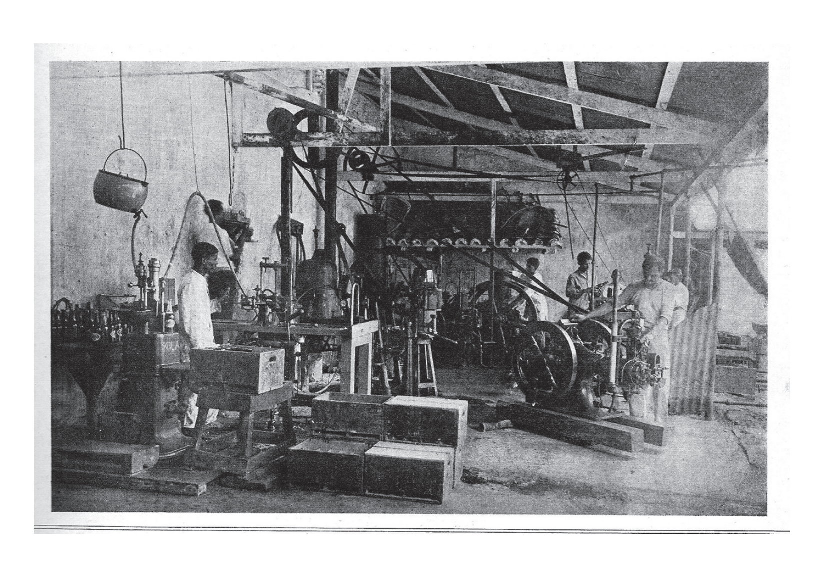
132 Sobre la resistencia de los propietarios ver Sergio Paolo Solano, "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XIX". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 21, 1989; sobre los leñateros ver M. E. Corrales, *Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar*, tomo I, p. 116.

133 "Veinte años después", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero de 1893.

134 Entrevista con Eduardo Vanegas, dirigente de la desaparecida FEDENAL, en Amanda Gómez y Bertha Malpica, *Historia de la organización de los trabajadores del río Magdalena 1935-1945*, Tesis de grado Universidad Nacional, 1984. Sobre el viajero de 1917 ver R. Gutiérrez, *Monografías*, tomo II, p. 2.

135 "Por los empleados de Pineda y López y Cía.", AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, abril 4 de 1921.

136



5
Trabajadores fabriles

Presentación

Durante el tránsito del siglo XIX al XX al lado de los establecimientos artesanales y de los astilleros y talleres de las compañías de navegación a vapor y de los ferrocarriles, fueron surgiendo industrias fabriles en ambas ciudades portuarias del Caribe colombiano, las que en el contexto de estos, en ese entonces pequeños epicentros urbanos representaron una novedad celebrada por todos los estratos sociales en una época en que las identidades locales pesaban más que las regionales o la nacional. En Barranquilla las fábricas se fueron instalando en las orillas de los caños que la comunicaban con el cauce principal del río Magdalena, donde también se hallaban las compañías de navegación con sus astilleros y el ferrocarril que la unía con los puertos marítimos que se fueron sucediendo en el tiempo (Sabanilla, Salgar y Puerto Colombia); esta ubicación fue el factor que determinó el surgimiento y fortalecimiento de barrios como Tacunga (actual Zona Negra) y el Barrio Abajo. En Cartagena se situaron en el barrio de Getsemaní y en el naciente barrio de Manga, buscando siempre las orillas de la bahía. Así que en ambas ciudades las fábricas, al igual que astilleros y talleres, desempeñaron un papel de primer orden en la vida de los barrios, y en las zonas de mercado.

No eran establecimientos industriales de gran envergadura. Como bien lo ha anotado un estudio reciente sobre el empresariado barranquillero[1], hasta mediados del decenio de 1920 podemos caracterizar la industrialización de esta ciudad, y con mayor razón a la cartagenera, como una fase inicial en la que por el empleo de tecnología utilizada y el número

de trabajadores que se ocupaban como también por el origen y naturaleza de las materias primas consumidas, para señalar las más obvias, eran más manufacturas en sus sectores de punta que industrias fabriles propiamente dichas. Desde finales del siglo XIX y a lo largo de los treinta primeros años del XX al lado de los establecimientos artesanales y de los astilleros y talleres de las empresas de navegación a vapor y de los ferrocarriles, empezaron a surgir manufacturas y fábricas que comenzaron a emplear algunos contingentes de trabajadores, en ambas ciudades se establecieron algunas fábricas y manufacturas en el sentido estricto del término. Sobre esto no vamos a entrar en detalle debido a que existe alguna bibliografía especializada sobre el tema[2]. Para lo que nos interesa basta decir que, durante los años en estudio, la industria fabril apenas comenzaba y era hasta cierto punto marginal en las economías de ambas ciudades, las que continuaron girando en lo esencial alrededor de las labores comerciales y portuarias. Sin embargo, en el naciente sector fabril surgió un núcleo importante de trabajadores que progresivamente fue desempeñando un papel importante en la vida económica y social, como también en la protesta social.

Este sector laboral se nutrió de las corrientes migratorias que durante el tránsito de siglo fueron arribando a ambas ciudades, engrosando la mayoría de sus integrantes las filas de los desposeídos libres que trabajaban a cambio de un salario. Las catástrofes naturales (inundaciones de ríos Magdalena, Sinú, Cauca y San Jorge), las frecuentes plagas de langostas durante el último período finisecular y por consiguiente las crisis de producción agrícola, el atractivo ejercido por los nacientes epicentros urbanos sobre la población de las comarcas aledañas, la huida de muchas personas del campo reducidas al concertaje forzoso que hallaban en las ciudades la libertad, la guerra de los Mil Días, etc., se encargaron de expulsar a muchos labriegos de sus lugares originarios, quienes tomaron rumbo hacia

los puertos costeños y hacia las zonas donde existían enclaves agrícolas modernos. Las ciudades atraían debido a la existencia de una creciente demanda de trabajo simple, con baja calificación, como sucedía con los braceros portuarios, albañiles y jornaleros, cuyo único requisito para conseguir empleo era la fuerza muscular. Además, era un trabajo eventual y sin las exigencias de la disciplina que implantaría tiempo después la industria fabril[3].

En este capítulo analizaremos el proceso de formación de los trabajadores fabriles, la capacitación de la mano de obra, los problemas consustanciales a la disciplina fabril propiamente dicha como también algunos elementos del nivel de vida de esta población laboral.

Trabajadores en las fábricas

Un poco más tarde que los trabajadores en el área del transporte, surgió otro grupo de asalariados en el sector manufacturero y fabril propiamente dicho, el que se fortaleció a lo largo de los treinta primeros años del siglo XX. Su distribución por grupos productivos y de servicios podemos ilustrarla parcialmente con los datos que traen los cuadros 5-1 y 5-1. Según el primer cuadro en Barranquilla los mayores porcentajes después del transporte y las comunicaciones (el 49% del total), los tenían el comercio (22%), las textileras (11%), alimentos (4%) y el restante se repartía entre fábricas de fósforos, cigarrillos y velas, metalmecánica, jabonerías y construcción. Estas participaciones porcentuales fueron reafirmadas por una información oficial de 1933, en la que aparece que de 151 establecimientos fabriles tabulados (el 26% del total existente en Barranquilla), con un personal que se acercaba a los 4.800 operarios (desafortunadamente no existen datos sobre el transporte y el comercio), el 21% estaba empleado en 5 textileras, el 7% en 3 cerveceras, el 22% en 11 talleres de mecánica y el 50% restante en 129 establecimientos diversos (laborato-

rios, imprentas, alimentos, tabaco, fósforos, confecciones y varios)[4]. Según el cuadro 5-1, el 30% de los trabajadores fabriles cartageneros estaban en las textileras, el 23% en el transporte, y alimentos y bebidas con el mismo porcentaje y el resto en los demás establecimientos.

Sin embargo, los cuadros nos presentan una visión estática de la realidad pues a lo largo de los tres primeros años del siglo XX el número de trabajadores de las fábricas reseñadas varió acorde con las posibilidades que brindaba el mercado a la comercialización de la producción, la provisión de materias primas, la racionalidad aplicada por los empresarios, las políticas fiscales gubernamentales y la propia inestabilidad de los trabajadores. Estas variaciones se notan al comparar las cifras del cuadro 5-2 con las contenidas en algunos informes oficiales. Así, según un informe oficial, en 1918 la Fábrica de Cigarrillos Emiliani contaba con 23 obreros, la de Tejidos del Banco La Unión (Merlano anteriormente) 165 obreros, Tejidos de Punto de la Espriella 160 obreros, Licores de C. de Piñeres 12 obreros, Calzado de la Espriella 53 obreros, Tenería la Constancia 20 obreros, Hielo de M. A. Walters 14 obreros, Hielo de Franco-Covo y Cía. 8 obreros, Fábrica de Gaseosas Walters 9 obreros, Jabones de D. Lemaitre 10 obreros, Cartagena Oil Refening Co. 70 obreros, Alfarería Vélez D. 55 obreros, para un total de 612 trabajadores; para 1923 las cifras son las siguientes: Tejidos de la Espriella 300 obreros, Tejidos Banco Unión 160 trabajadores, Tejidos de Punto de Luis C. Visbal 70 operarios[5].

Cuadro 1
Trabajadores en fábricas y talleres de Barranquilla 1908-1934

Empresas	Años	Obreros
Talleres Compañía Navegación Gieseken	1908	200
Tejidos Aycardi	1910	400
Molinos La Nevada	1912	40

Empresas	Años	Obreros
Tripulación de Compañías Navieras	1914	2400
Empresa de Jabones Hanseática	1916	40
Fábrica de Cigarrillos Flor Patria	1916	60
Fábrica de Zapatos Nemesio Prieto	1916	25
Fábrica Cigarrillos Flor de Colombia	1916	20
Fábrica Mosaicos F. Carbonell Wilches	1916	10
Fábrica Jabones La Dominicana	1916	10
Empresa de Piedra Artificial	1916	69
Fábrica Velas Hispanoamericana	1916	33
Fábrica Calzado Luis Salas	1916	15
Fábrica Calzado Pinedo Hermanos	1916	60
Fábrica Nacional de Calzado	1916	40
Draga y Canalización del Magdalena	1916	58
Fábrica Cigarrillos Emiliani	1917	40
Empresa Licorera del Atlántico	1917	150
Fábrica Jabones La Costeña	1917	30
Cervecería Bolívar	1917	60
Casa Comercial Alzamora y Palacio	1917	30
Banco Dugand	1917	45
Jabonería y Perfumería La Cubana	1916	40
Aserradero San Ignacio	1921	100
Compañía Unida de Fósforos	1921	140
Compañía Antioqueña de Transportes	1921	500
Fábrica Tejidos Obregón	1925	600
Fábrica Calzado Faitala	1925	135
Mueblería Los Novios	1926	40
Ferrocarril Puerto Colombia	1926	627
Fábrica Sombreros Britania	1927	85

Empresas	Años	Obreros
Dependientes casas comerciales	1927	2000
Taller de Mecánica Colombia	1928	25
Cervecería Barranquilla	1928	42
Compañía Colombiana de Tabaco	1930	130
Compañía Fosforera Colombiana	1930	150
Fábrica Tejidos de seda Filtta	1932	60
Talleres Obras Bocas de Ceniza	1933	336
Astilleros Unión Industrial	1933	122
22 panaderías	1933	136
Hotel El Prado	1933	103
Industrias Metálicas Vallejo	1933	51
Transporte Aéreo Scadta	1934	389

Fuentes: elaboración del autor con base en Enrique Rasch S., *Guía comercial de Barranquilla*, Imprenta de El Conservador, Barranquilla, 1910; S. P. Solano y J. Conde. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*; AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, febrero 5 de 1912; Ministerio de Hacienda, *Informe*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1916; AHDA, *El Comercio*, Barranquilla, agosto 11 de 1916; AHDA, *La Nación*, Barranquilla, julio 23 de 1917; *Libro azul de Colombia*. New York, 1917; BNC, *El Celador*, Santa Marta, junio 5 de 1917; Eduardo López (Editor), *Almanaque de los hechos colombianos*, Bogotá, 1922; Miguel Goenaga (Editor), *Acción costeña*, Barranquilla, 1926; Don Ramiro, *Mis entrevistas*, Barranquilla, 1928; AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, octubre 6 de 1930; *Banco Comercial de Barranquilla*, Barranquilla, 1955; AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, enero 12 de 1934; Contraloría General de la República, *Geografía económica de Colombia. Atlántico*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1936.

Cuadro 2

Trabajadores en fábricas y talleres de Cartagena, 1912-1933

Empresas	Años	Obreros
Tipografía Mogollón	1912	60
Planta Eléctrica Municipal	1912	15
Fábrica Calzado de la Espriella Hermanos	1912	60
Cartagena Oil Refining Company	1912	70

Empresas	Años	Obreros
Fábrica Hilados y Tejidos Merlano	1912	160
Tenería La Constancia	1912	25
Tejidos de Justo de la Espriella	1912	32
Fábrica Chocolates Lequerica Hermanos	1912	6
Fábrica Bujías Esteáricas Lequerica	1912	16
Fábrica Muebles Lequerica Hermanos	1912	11
Panadería a Vapor Benedetti Hermanos	1912	21
Fábrica Sebo Tres Estrellas	1912	9
Fábrica Jabones Tres Soles	1912	9
Fábrica de Puntillas Raúl Román Polanco	1912	80
Fábrica Hielo Walters y Compañía	1918	12
Alfarería El Progreso de Vélez Daníes	1918	55
Fábrica Cigarrillos Foch	1922	60
Fábrica Tejidos El Ancla de Oro	1924	70
Fábrica Cigarrillos Emiliani	1924	10
Fábrica de Licores de C. de Piñeres	1924	12
Fábrica de Hielo Franco Covo y Compañía	1924	6
Fábrica de Hielo Lequerica Espriella	1924	16
Fábrica Gaseosas M. A. Walters	1924	9
Cafetería Bolívar	1924	16
Molino de Trigo R. Henríquez Compañía	1924	8
Fábrica Jabones D. Lemaitre y Compañía	1924	12
Fábrica Jabones La Palma	1924	14
Tejas y ladrillos El Progreso	1924	55
Imprenta Departamental. de Bolívar	1924	22
Imprenta El Anunciador	1924	6
Imprenta El Penitente	1924	5

Empresas	Años	Obreros
Imprenta de Antonio Araújo León	1924	25
Imprenta El Liberal	1924	10
Imprenta de A. Hernández P.	1924	3
Ferrocarril de Cartagena-Calamar	1928	600
Fábrica Calzado Royal	1928	80
Fábrica Tejidos de Algodón Espriella	1933	450
Ingenio Azucarero Sincerín	1933	500

Fuentes: elaboración del autor con base en José Urueta y Eduardo G. de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1912; *Informe del gobernador a la Asamblea de Bolívar de 1919*, Talleres Mogollón, Cartagena, 1919; BBC, *El Porvenir*, Cartagena, octubre 16 de 1922; "Informe del Señor Alcalde del Distrito de Cartagena", en *Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento en 1924*; Manuel Pretelt Burgos, *Monografía de Cartagena*, Tipografía El Mercurio, Cartagena, 1929; Álbum de Cartagena de Indias. 1533-1933, Cartagena, 1933; *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, 4 1928; AHC, *El Nuevo Mundo*, Cartagena, agosto 6 de 1912.

La naturaleza de las fábricas en este período impuso algunas características al naciente sector de los trabajadores fabriles, disperso en pequeñas y medianas factorías como puede observarse en el número de trabajadores que aparecen en los mencionados cuadros. Las modestas condiciones locativas y tecnológicas de la mayoría de estas empresas, así como la no introducción de los principios de la ingeniería industrial en sus sistemas administrativos impusieron su impronta en las relaciones obrero-patronales, carentes de impersonalidad y mediadas por el paternalismo y el autoritarismo. En muchas de estas factorías los empresarios y administradores laboraban hombro a hombro con los operarios. Aquéllos conocían a los trabajadores por sus nombres, sabían de sus problemas personales y familiares, establecían con relaciones de compadrazgo a través del bautismo de sus hijos, y muchas otras maneras de relación directa productos de esas formas de relación social. De ahí que no sea extraño que la fábrica fuese asimilada

a la figura de una gran familia representando el patrón al padre, simbología que le permitía entrometerse hasta en la privacidad del trabajador. Tomás Surí Salcedo, dirigente liberal y quien llegaría a ser Ministro de Hacienda, intentando contrarrestar la idea de la fundación de un partido obrero anotó sobre las cercanías entre obreros y patronos lo siguiente: "... no hay entre nosotros, antagonismos verdaderos entre el capital y el trabajo, puesto que no existe una diferencia marcada entre la clase capitalista y la clase obrera y lo que realmente tenemos en un número considerable de pequeños productores en la agricultura y en otras industrias, entre las cuales el jefe o propietario es un trabajador como los demás", y años antes un articulista cartagenero se quejaba porque las relaciones laborales no estaban orientadas por una ética impersonal, desprovista del vínculo del favor y de la contraprestación:

> Parece que entre nosotros no hubiera correspondencia entre el trabajo y el salario...hay que completarlo con cariño y con gratitud... Cliente y profesional deben quedar amigos sinceros por lo que pueda ocurrir más tarde. Por supuesto que la gracia del sirviente se ve compensada con la gracia del patrón que no se finge menos benévolo y prepotente al soltar su dinero con aire de misericordia y protección. Y así, en nuestras relaciones interpersonales prima el principio de la potencia más favorecida, la una parte convencida de que no trabaja por necesidad física o por deber moral, cierta la otra de su papel de semidios providente[6].

Además, como no se habían consolidado las zonas industriales (vía 40 y calle 30 en Barranquilla y zona de Mamonal en Cartagena), las fábricas se encontraban diseminadas y con ellas los núcleos de trabajadores. El empleo de tecnología también era desigual, pues si algunas factorías empleaban máquinas complicadas, otras aún no habían logrado que primara la tecnología sobre la fuerza muscular humana. Como señalaremos un poco más adelante, el aprendizaje de los conocimientos técnicos se daba en el ejercicio de las labores produciendo un obrero rutinario. De todas maneras, ya la tecnología pare-

cía hacer superflua la necesidad de cierta formación educativa para el desempeño de labores elementales y rutinarias como la supervisión de una máquina. Otra característica del período fue que la mayoría de los operarios eran muy jóvenes. Según una estadística parcial de 1933, en Barranquilla de 4.800 trabajadores repartidos en 151 empresas, el 48% tenían edades que oscilaban entre los 18 y los 30 años, y el 24% entre los 31 y los 40 años.[7] Esto determinaba cierta inestabilidad laboral, pues las trabajadoras en razón del estado de gravidez eran retiradas y los varones se desplazaban hacía otras colocaciones más atractivas como era el caso de la navegación fluvial.

En un comienzo la población asalariada industrial costeña, similar a lo sucedido en otras regiones del país, fue mayoritariamente femenina e infantil, debido a cuatro razones: porque el uso de la máquina moderna permitió suplantar la fuerza muscular por el desempeño de funciones que sólo exigían convertir los movimientos en una rutina laboral; por la existencia de una especie de continuidad entre algunas industrias pioneras y algunos trabajos artesanales especializados por géneros; por el predominio de una cultura de corte patriarcal en la región y porque se prestaba a bajos salarios. Analistas de la época percibieron algunas de las causas del empleo del trabajo femenino e infantil:

> ... La escasez de trabajo, la inutilidad física del padre, la introducción de maquinarias que viene a restar brazos al hombre y la orfandad en que han quedado algunas de las hijas queridas y salir a buscar trabajo con que ganarse la vida honradamente y poder contribuir también con una ayuda a solventar las apremiantes necesidades del hogar.

Esas niñas que hoy constituyen la mujer obrera de Cartagena son resignadas por educación y por temperamento, esa misma resignación las obliga a ser conformes con el ínfimo salario que se les asigna[8].

Las primeras fábricas costeñas (textileras, cigarreras, tejidos de punto, sombrererías y otras) utilizaron mano de obra femenina gracias a ciertas tradiciones artesanales de tipo hogareño como los registrados en los listados de los cuentahabientes de la Caja de Ahorros de Cartagena de mediados del siglo XIX y en el censo de Barranquilla de 1866: tejedoras, costureras, sombrereras, tabaqueras, dobladoras de tabaco. De las empresas del cuadro 5-2 la mayoría del personal de la Colombiana de Tabaco, Tejidos Aycardi, Calzado de la Espriella y de las cigarreras y fosforeras eran mujeres, mientras que otras fábricas y los talleres distribuían su personal entre ambos sexos. Aún en el censo de 1928, de 921 personas que en Barranquilla aparecen catalogadas como "tejedoras" el 66% eran mujeres, porcentaje que para 1933 pasó a ser del 44% aproximadamente, descenso causado por la automatización de algunas industrias, la introducción de los turnos nocturnos por prejuicios culturales obligó a emplear mano de obra masculina. Ya en 1937 las fábricas de tejidos Filtta, Celta y Alfa de Barranquilla empleaban a 564 hombres y a 353 mujeres, cifras que denotan el cambio que se estaba operando en la composición sexual de la población laboral[9].

Pero el empleo de la mano de obra femenina también se debió a la existencia de una continuidad entre una visión del mundo a través de "lo masculino" y las ocupaciones "naturales" que ella generaba. Por ejemplo, la cerveza, considerada una bebida de exclusivo consumo masculino, solo empleó hombres en su producción; caso similar se dio en la elaboración de licores. Pero en 8 laboratorios químicos que en 1933 se dedicaban a la producción de cosméticos, las mujeres representaban más del 93% de la fuerza laboral, en 11 establecimientos de alimentos el 56% y en 6 fábricas de camisas y sombreros el 75%, mientras que en ese año, en 6 talleres de mecánica sólo se empleaban hombres al igual que en 14 fábricas de calzado y en 8 imprentas, lo que estuvo en función de

la rudeza de las artes mecánicas, la exigencia del dominio de ciertos conocimientos, la pericia artesanal (como sucedía en el sector del calzado, siendo un ejemplo la fábrica de Miguel del Gallego, la que se complacía en ofrecer al público zapatos elaborados totalmente a mano) y por el requisito de cierto nivel educativo como sucedía en las tipografías[10].

La utilización del trabajo femenino de acuerdo al tipo de oficio podemos ilustrarla con los siguientes casos: en la Fábrica de Sombreros Britania de Barranquilla, con 85 trabajadores en 1928, la tecnología empleada estaba compuesta por 32 máquinas de coser operadas por igual número de trabajadoras, una sección de engomado manual que empleaba elementos químicos era servida por 6 hombres, una sección de lavandería era atendida por 3 mujeres, 10 prensas eran manipuladas por igual número de hombres quienes a la vez se encargaban del pulimento de los sombreros utilizando azufre, un depósito en el que laboraban 6 hombres y una sección de adornos en la que se ocupaban 25 mujeres; es decir, por la naturaleza del trabajo mismo el 68% del personal era femenino. Algo similar ocurría en Cartagena, ciudad en la que la Fábrica de Tejidos Merlano en 1912 empleaba a 160 trabajadores de los cuales 90 eran mujeres y 40 eran niños y en la Fábrica de Tejidos de Punto de Justo de la Espriella laboraban 29 mujeres y 3 hombres[11].

Una de las diferencias más significativas del mundo laboral fabril costeño con el antioqueño es que en éste el trabajo femenino en la industria se mantuvo predominante hasta finales de los años de 1940, mientras que en aquél muy prontamente el empleo de la mujer en las industrias decreció para darle paso a la ocupación mayoritaria de hombres. Así, siete años después de fundada, en la fábrica de Tejidos Obregón de una planta laboral integrado por 550 personas, el 72% eran hombres, y según las cifras de 1933 ya citadas, la composición sexual en las industrias y talleres ha variado pues el 74% son hombres[12]. Pero esta variación, al compararse con otros casos

regionales, también tiene explicaciones en la cultura del Caribe colombiano. En Antioquia el peso del catolicismo y de las relaciones institucionales y políticas de la iglesia con los empresarios otorgó una base cultural para el entrenamiento de obreros en la disciplina industrial, lo que se nota claramente en el caso de las operarias educadas en una moral restrictiva de la sexualidad, medida que permitió garantizar la estabilidad de estas en las empresas al existir una edad promedio relativamente alta para contraer matrimonio. En la Costa sucedió todo lo contrario. Aquí no existió control sobre la sexualidad (al menos abiertamente represivo) y a muy temprana edad se iniciaba la vida marital (en la que pesaba la unión libre), con el consiguiente embarazo de las jóvenes trabajadoras y su obligatoria salida de las empresas. En 1898 un informe judicial, al cuantificar los delitos señalaba que el más común era el rapto (nombre jurídico dado a lo que popularmente en la costa se le llamaba "salirse una joven con fulano de tal"), usual entre los estratos bajos. Ahí se señalaron las siguientes causas: a) la escasa educación moral en las familias constituidas por uniones ilícitas, lo que el funcionario consideraba como un mal ejemplo para las jóvenes, y b) el amplio margen de libertad de que gozaban éstas, "... lo que se presta fácilmente para que la seducción haga sus funestos estragos". El mismo empleado se alarmaba porque ningún hombre había sido condenado por este delito, y de que sólo un caso reprobado por la justicia causó gran escándalo en Cartagena[13]. Con el cambio de siglo la situación no varió, pues de 732 mujeres que en Barranquilla contrajeron nupcias en 1940, el 33% eran menores de 20 años y el 52% eran menores de 30 años, mientras que de 700 hombres que contrajeron matrimonio en ese mismo año, apenas el 4% eran menores de 20 años. En esa misma fecha, de 5.200 niños bautizados el 36% eran hijos de madres menores de los 20 años; años después, en 1946, el 9% de los padres obreros eran menores de 23 años (el porcentaje en Bogotá era del 4%) y el 17% eran madres menores de la misma edad (en Bogotá el 14% y en

Medellín el 8%). Este fenómeno cultural determinó la inestabilidad laboral entre el personal femenino e inclinó a los empresarios a preferir la mano de obra masculina. Además, en Antioquia las primeras formas de trabajo asalariado estuvieron ligadas a la recolección del café, actividad que involucraba a toda la familia, mientras que en la Costa el núcleo inicial y el ideal del trabajo asalariado lo constituyó el navegante, apuntalando la imagen de que el lugar de la mujer era el hogar[14].

Creación de mecanismos morales interiores

Con la vuelta de siglo y como consecuencia del desorden producido por la guerra de los Mil Días, la separación de Panamá, el agotamiento del sector guerrerista del liberalismo, el surgimiento de nuevas generaciones de dirigentes políticos, el ascenso de Rafael Reyes al poder y cierto aireamiento que vivió la cultura y la vida pública nacional, el represamiento que había tenido el pensamiento moderno rompió los diques y afloró en muchos campos del pensamiento y de la acción. Algunos intelectuales comenzaron a propugnar por la idea del hombre práctico, asimilado por sus detractores, especialmente quienes se dedicaban a cultivar las artes, al burgués, a quien, quizá injustamente, se le confundía con una actitud abúlica frente a los problemas del pensamiento y sí complaciente frente a ciertas poses esnobistas e interesado única y exclusivamente en el progreso material. De hecho, el concepto del bien común, concebido como el resultado de la concurrencia equilibrada de las voluntades individuales y sociales en torno a objetivos comunes, se fue desdibujando, especialmente en aquellos tópicos que tenían una profunda inspiración religiosa.

Estas variaciones eran reflejo de los cambios que empezó a vivir el espíritu regional en su idea sobre el hombre, pues durante el período estudiado el concepto que se formó sobre el ser humano es definitivamente antropológico (más fisiológico, psicológico y sociológico que filosófico), y aunque se

acude al símbolo de Dios como causa primera de todas las cosas, de hecho se nota un gran distanciamiento de la teología, como también de las formulaciones políticas como la categoría de ciudadano, prácticamente desaparecida de los discursos del período finisecular. La divulgación de valores morales estimuladores de la autodisciplina, no era del todo novedosa pues desde comienzos de la república se introdujo la filosofía utilitarista de Jeremías Bentham, difusora de ideas de parecida naturaleza. Es más, aún en el contexto del catolicismo fue posible divulgar valores estimuladores del apego al trabajo y al tiempo como condición para el orden. Así, desde 1870 se introdujo en la Universidad de Cartagena el estudio del filósofo y sacerdote español Jaime Balmes, en especial de su libro El Criterio, en el que insiste en la necesidad de darle una orientación práctica a los principios morales. En esta dirección, el programa de Moral contemplaba temas como "Existencia de las ideas morales y su carácter práctico", "Relaciones entre la moralidad y la utilidad" y otros, estudiados con base en la citada obra[15].

Lo novedoso en la idea de los años finiseculares, por lo demás poco estructurada, es que acusa los cambios que comenzaban a operarse en la forma de vida, en la cultura y en la mentalidad de la elite regional. Por una parte, el fortalecimiento de la economía regional, los viajes y estudios en el extranjero, el relevo generacional y la presencia de colonias de foráneos, y por la otra, la separación entre el local laboral (comercial o industrial) y el sitio de vivienda (surgimiento de zonas residenciales suburbiales como los barrios Las Quintas y El Prado en Barranquilla y Manga y El Pie de la Popa en Cartagena), se combinaron para afianzar el proceso de individualización y de la privacidad familiar. En la base de esta nueva realidad hallamos múltiples visiones sobre el hombre, reflejo de presencia de ideas europeas que comenzaron a influir sobre la elite y los intelectuales, predominando el positivismo spenceriano, cuya doctrina conocida a través de varios divulgadores,

aireó victoriosa en los medios académicos de jurisprudencia y medicina. La información de la época registra la existencia de algunos intelectuales constituidos en defensores de la teoría de la moral orgánica, la que explica las acciones del hombre por la correlación entre la fisiología y el medio natural[16]. Otros, bajo influencias diversas, arguyeron teorías eudaimonistas sobre las motivaciones de la conducta del hombre, al otorgarle a las pasiones (traducidas en la inclinación natural del hombre a la felicidad) rango de causa última de sus acciones, las que debían ser controladas por la voluntad.

Uno de los articulistas cartageneros más influyente a comienzos de la presente centuria, Manuel B. Romero (rico comerciante residenciado en el municipio de El Carmen de Bolívar, emporio tabacalero, a quien se le llamaba el "Samuel Smiles de la Costa"), al respecto se expresó en los siguientes términos: "...las pasiones no se pueden suprimir, porque ellas son la única expresión de la vida. El niño sólo se educa sabiéndole dirigir sus pasiones en el sentido de hacerlas provechosas al individuo y a la sociedad"[17], idea que es un intento de mediación entre una realidad cultural percibida en la época como más lúdica y emotiva que racional, y una aspiración a afirmar ésta última sobre aquellas, por lo que se propone como nuevas características de la condición humana a la voluntad, la valoración del trabajo y del tiempo, entre otras. Por eso, con el propósito de divulgar los valores que determinan al hombre moderno, se publicaron artículos de connotados intelectuales europeos y norteamericanos y se reprodujeron páginas de ensayistas latinoamericanos y españoles, en los que se insistía en la necesidad de alcanzar el dominio de sí mismo, en darle intencionalidades precisas a las acciones humanas, en tensionar al máximo la voluntad y las energías para triunfar, en educar al carácter en la fortaleza, en poseer dignidad, en la apropiación del conocimiento para dominar el mundo, así como en muchos otros aspectos de parecido tenor. Escritos

de Eduardo Zamacois, Max Nordau, Gustavo Le Bon, Herbert Spencer, Emilio Durkheim, Federico Nietzsche, Paul Bourget, José Ingenieros, León Tolstoi, Hipólito Taine, José E. Rodó, Miguel de Unamuno, Maximiliano Avilés, Samuel Smiles y de muchos otros, ocuparon las columnas de la prensa cartagenera y barranquillera de comienzos de siglo.

El intelectual ya citado divulgó estos valores resaltando el papel de la voluntad como un cauce de las pasiones hacia objetivos "firmes y conscientes", la definió a través de varias características como la esperanza, el valor, el carácter, la paciencia y el libre albedrío, juzgando a este último como elemento esencial de toda acción volitiva. Polemizando con el determinismo psicofisiológico y ecológico, Romero esgrimió una tesis que hacía del hombre directo responsable de sus propios actos: "... en el hombre hay una fuerza superior a las circunstancias externas que sobre él puedan obrar, que lo capacita para vencerlas y sobreponerse a ellas, y esa fuerza no es otra cosa que la voluntad y esta supone necesariamente la libertad, porque voluntad es la libertad de querer una cosa de preferencia a la otra"[18], idea que lo llevó a reclamar la necesidad de desarrollar relaciones entre los hombres no mediatizadas por niveles de jerarquías ni de dependencias (en los que veía una causa de la indisciplina), sino fundamentada en lo que hoy llamamos una ética civil sustentada en el principio de la igualdad y de libertad[19].

Estas divulgaciones y los cambios que se sucedían en la vida cotidiana develan el proceso de construcción de la imagen de los empresarios como paradigma de los hombres modernos, quienes a la vez se esmeraba por hacer de los espacios públicos y privados unos escenarios en los que apoyaban y afianzaban sus personalidades ejemplarizantes. El primer espacio lo diseñaron proyectando sus negocios y sus roles sociales como hombres de empresas, incursionando en la administración pública y materializando su interés en el desarrollo urbano y

en una estructura de servicios públicos en la medida en que ambas le brindan la posibilidad de la rentabilidad, la comodidad y el esparcimiento (teatros, camellones, calzadas públicas, clubes sociales, bares, fuentes de soda y zonas de tolerancia)[20]. Pero el sentido de estas novedades también era mostrarse y en esta medida afianzar su presencia cotidiana en el espacio urbano y social, garantía de su poder dentro de la comunidad. Era la puesta en escena de una teatralidad que, ante los ojos de la comunidad, estaba desplazando a los centenaristas, a los viejos prohombres del siglo XIX. En esta dirección, la preocupación por construir esta imagen estaba estrechamente unida a un proyecto de ciudad moderna porque esta proporciona el utillaje necesario para que aquél cumpla y desarrolle su papel. Por eso, el interés por la ciudad se constituye en una obsesión, pretendiéndose generar una cultura cívica que involucrara a todos los sectores sociales, debido al convencimiento que sólo la relación directa de los hombres con el entorno urbano podía modificar el modo de ser de las personas.

Con la vuelta de siglo esta imagen se vigorizó y tuvo como emblema al presidente Rafael Reyes, personalidad pragmática quien apoyó su gestión administrativa en los sectores empresariales emergentes y no en las direcciones del bipartidismo. Este símbolo nacional se multiplicó en todas las regiones en la imagen del empresario, el que comenzó a aparecer y a ser mostrado como un hombre de cualidades especiales. En Cartagena, a la labor empresarial de los hermanos Vélez Daníes se le otorgó connotaciones mesiánicas al caracterizárseles por sus empresas como “los verdaderos redentores de los pueblos”; ideas de igual tenor se expresaron sobre el empresariado barranquillero: “... modelo de patrones y hombres que han hecho del trabajo una oración y una ofrenda a la patria y que dedican su inteligencia y sus energías a la creación de la grandeza de la ciudad... ¡Por eso el trabajo dirigido por hombres buenos acabara por hacer buenos a todos los hombres!”.

La promoción de esta imagen tuvo un sentido pedagógico, al concebirse que el ejemplo dado por la actividad diaria del empresario, sumado a su autoridad y ascendencia entre la población, lograría modificar provechosamente los comportamientos de ésta: “Mientras nuestros hombres instruidos -escribía Manuel B. Romero-, como clases directoras, no se conviertan en hombres de acción y de abnegación, sufriremos de todas las miserias y pasaremos por todas la degradaciones morales, muy naturales en seres que carecen de medios para satisfacer con dignidad y honra sus necesidades más apremiantes”[21]. El primer hecho que enfrentó la aplicación de esta pedagogía fue la existencia de una población practicante de una moral que, aunque no sistematizada, insistía más en valores ligados a comportamientos espontáneos y lúdicos que en los que favorecían el surgimiento del orden y de la autodisciplina. Esta realidad adversa no era desconocida, pues desde finales de la colonia los funcionarios de la Corona y el clero se esforzaron en denunciar estos comportamientos como factores que resistían a cualquier proyecto de modernización y del surgimiento de un catolicismo institucional. Durante el siglo XIX estas críticas persistieron, pero con una clara tendencia hacia la secularización, a pesar de los esfuerzos de los regeneradores.

Ya para comienzos del siglo XX los intentos por controlar las manifestaciones lúdicas y de “desorden” de la cultura popular se dejaron a un lado, lo que parece indicar que el imaginario social de la elite traducido en la antinomia de una cultura “civilizada” contra otra cultura “bárbara y salvaje” pasa definitivamente a un segundo plano y se comienza a enfatizar en aspectos como el trabajo y en una cultura cívica como elementos centrales del orden social y de la disciplina individual. En parte este abandono explica por qué el nuevo escenario público permitió que la cultura popular, fortalecida por los flujos migratorios, irrumpiera con energía en la vida de

ambas ciudades, dándose en el preciso momento en que la elite aún no ha logrado cristalizar un proyecto cultural alterno. Tradicionalmente aspectos importantes de la tramoya de la vida popular estuvieron constituidos por las esquinas, la plaza pública, las calles, las tiendas y por las festividades[22], a estas posteriormente se agregaron las zonas de tolerancia como Tacunga -actual Zona Negra- y La Ceiba en Barranquilla y Pekín y Tesca en Cartagena, debido, en gran medida, a la presión demográfica constituida en uno de los factores esenciales del cambio social. Con anterioridad, debido el escaso desarrollo demográfico y urbano, esa cultura fue fácil de controlar a través de mecanismos de coacción expresados en los códigos de policía; pero ahora, lo que dice la prensa de ambas ciudades es que ella se impone aceleradamente, impregnando a las nuevas generaciones de la elite, levantando voces de protestas de algunos miembros de este sector social quienes veían con enojo como el vocablo procaz, el filtreo, el amancebamiento a la vista de todos, el desplante, la irreverencia se tomaban el espacio público, y como la música y los bailes populares comenzaban a atraer a los jóvenes del ápice social. Pero no todo militaba en contra de esta pedagogía dirigida a originar un nuevo modo de ser entre la población urbana de la región, dado que ella tuvo a su favor la existencia en la población común de una corriente de autoperfeccionamiento representada por algún sector ilustrado del artesanado interesado en generar una cultura estamental como lo ilustraremos en el siguiente capítulo.

El esfuerzo pedagógico por generar un nuevo modo de ser se dirigió a suscitar en el operario la estimación del tiempo y del trabajo por los beneficios que reportan. La dimensión de este interés se comprende si no se pierde de vista que Barranquilla y Cartagena de los tres primeros decenios del siglo XX crecieron en habitantes gracias a las corrientes migratorias que venían de todas las comarcas de la región caribe, constituyéndose ambas ciudades en una especie de calidoscopio de las

expresiones culturales de estas migraciones. Esta condición permitió que en lo referente a la percepción, valoración y medida del tiempo y del trabajo se creara una especie de "estratificación geológica", capas superpuestas que expresaban las diferentes vivencias de los nuevos habitantes. No olvidemos que la percepción del tiempo posee determinantes personales (los ritmos fisiológicos de cada persona), ambientales (el mundo circundante en que viven los sujetos) y sociales (símbolos e instituciones a través de los cuales se registra el ritmo de la duración). Así, por ejemplo, la temporalidad del mundo campesino estaba moldeada por los ciclos de la naturaleza y de la vida, por lo que el tiempo es percibido como cíclico y vinculado a lo más inmediato, siendo en buena medida un tiempo subjetivo; por eso no se cuantifica (además de no ser necesario), y, por el contrario, origina una multiplicidad de medidas, tales como el horario sideral determinado por la observación de la posición del sol o los sonidos emitidos por los animales. A estas notaciones del tiempo diario se sumaba otro sistema de medida para el tiempo anual, acorde con las actividades laborales impuestas por los ciclos de la naturaleza (caso de los pueblos pescadores vinculados a la subienda en el río Magdalena; el de los pueblos ganaderos con las labores de herranza, saca y embalse y el de los pueblos agrícolas dedicados a cultivos de más de una cosecha al año); cuando estas actividades demandaban poco tiempo durante el año, el pescador, el vaquero y el agricultor se dedicaban a otros menesteres, los que aunque importantes para las economías familiares, eran accesorios como labores definitorias de sus ciclos temporales hasta tal punto que el ritmo de la vida disminuía su intensidad.

Las descripciones de los viajeros que recorrieron el bajo Magdalena durante el siglo XIX, son ricas en información sobre la indolencia de los habitantes de esa comarca frente al tiempo y el trabajo, la que era achacada al clima y a la feracidad del ecosistema que permitía subsistir con mínimos esfuerzos. Los

retratos diseñados por los viajeros presentan a los habitantes de estos parajes como personas convencidas de que “cada día trae su afán”, sin una separación entre el tiempo laboral y el tiempo del ocio y sin conocimientos de los linderos entre el pasado, el presente y el porvenir: “De ordinario como el sabanero no se preocupa ni por el pasado ni por lo porvenir, no tiene sino la víspera y la calenda, tres días después nadie se acuerda de la fiesta”. Esta actitud, percibida por muchos como una de las causas del atraso de la región, suscitó quejas contra la rutina productiva en la que se veía la presencia de la impaciencia como expresión de una captación subjetiva del tiempo, sólo ligada al ciclo vital más no a la vida social[23]. En contraste con esta subjetividad en lo que al tiempo se refiere, las nacientes ciudades se encargaron de objetivizarlo, de constituirlo en una relación social externa a la voluntad de los individuos, forma de temporalidad que se sobreponía a la que trajeron los inmigrantes del campo. Los cambios que se operaron en Barranquilla y Cartagena tales como la consolidación definitiva de la navegación a vapor y del comercio, la inauguración de los ferrocarriles, la extensión del uso del reloj, el desarrollo urbano y el acrecentamiento del trabajo asalariado, así como la presencia de colonias de extranjeros, contribuyeron a la modificación del ritmo laboral y de la medida del tiempo durante el período que estudiamos.

En cierta medida esto se debió a que la ciudad va transformando la relación espacio-tiempo-energía (trabajo) en expresiones matemáticas, las que son asumidas espontáneamente por sus habitantes, a lo que ayuda la economía de mercado y el crecimiento del espacio urbano. En otros términos, la ciudad va introduciendo el cálculo en la mayoría de los actos de la vida cotidiana, racionalizando buena parte de esta. Es diciente la manera como se expresaba el mencionado articulista en los artículos citados: “La vida es movimiento, pero movimiento regularizado, para que corresponda a sus fines... La vida...

por luminosa que sea, no es otra cosa, que una serie no interrumpida de pequeños incidentes, que se eslabonan con otros, en movimiento intelectual ascendente". Con la extensión del sistema fabril en ambas ciudades los mecanismos de control sobre el tiempo laboral del trabajador se extendieron y la jornada laboral se intensificó. Pero ya el sistema fabril contó a su favor con el hecho que en ambas ciudades el tiempo se había convertido en una relación no dependiente directamente de la voluntad de las personas; ahora el problema que comenzó afrontarse fue el de establecer barreras infranqueables entre el tiempo del ocio y el tiempo laboral, lo que implicaba la modificación de algunos valores morales esenciales para el estímulo de la búsqueda del bienestar. Para ello se reelaboraron algunos referentes que definían las características de ciertas creencias y virtudes. Por ejemplo, desde finales del siglo XIX algunas expresiones religiosas como los cantos y las oraciones de iglesia, comenzaron a ser reformados para ponerlos al servicio de las necesidades sociales[24].

Parecidas transformaciones comenzaron a operarse en algunas virtudes a las que se les introdujo connotaciones utilitaristas. Valores como la honestidad y la dignidad sin perder todos los atributos que les confirieron algunos sectores de artesanos, fueron adaptados a las exigencias de una sociedad en la que se generalizaba la economía de mercado y se suscitaban procesos corrosivos para las relaciones sociales y mentales tradicionales. Así, la verdad, de ser una virtud de naturaleza polivalente, pues por un lado era practicada como un compromiso del hombre con Dios mediado por la idea del pecado, y también como una actitud del estilo de vida de algunos artesanos en el que la honestidad era una imagen a proyectar, pasó a adquirir cualidades utilitaristas gracias a los nuevos referentes que aparecían en las relaciones entre los hombres: tiempo, productividad y ganancia. En este caso, la verdad y/o la honestidad, tiende a transformarse en una virtud útil porque evita

el desperdicio de tiempo y de trabajo, elementos cuyo buen empleo definen los niveles de las utilidades y del bienestar. A este respecto, unas de las reglas qua aconsejaba el citado comerciante a sus dependientes reza: "No me mienta pues es pérdida de trabajo para usted y para mí. No diga usted lo que alcibe mi oído sino lo que yo deba oír. Atienda mis asuntos y muy pronto tendrá sus propios que atender"[25]. El deberse a la verdad deja de ser una exigencia determinada por una relación de lealtad ciega con un personaje notable que domina una red social, para transformarse en una cualidad personal asumida y practicada porque eleva la autoestima y permite alcanzar el bienestar material y la valoración social. Igual sucede con la dignidad. Nuevamente nuestro comerciante anota: "Es tanto lo que usted se debe a sí mismo que no es propio deberle a más nadie. Mientras sea mi empleado no haga nada que perjudique su amor propio". Lo virtuoso, el ajuste del comportamiento al deber ser, va rompiendo el tegumento de los círculos pequeños (hogar, estamento social y profesional, comunidad). En este proceso de disolución ejercido por el trabajo industrial, al lesionar los vínculos del hombre con su núcleo socio-productivo (familia campesina, taller artesanal familiar), le limita a este último la función generadora y reproductora de cosmovisiones estrechas. De ahora en adelante la fábrica se constituye en un factor esencial dentro del proceso que tiende a uniformar -sin que lo logre totalmente- el comportamiento y las reglas morales de la sociedad.

Pero la elite industrial recicló valores no sólo para disciplinar a sus operarios; también lo hizo porque la mayoría de estos últimos eran mujeres y niños, sectores cuya vinculación laboral conllevó a fisuras en los preceptos tradicionales, acarreando con ello las mayores voces de oposición. En 1919, un periódico artesanal se lamentaba porque las jóvenes comenzaban a dejar de aprender los atributos que las convertían en mujeres aptas para casarse, idealizándose las relaciones al interior

del hogar[26]. En contra de esta visión idílica del hogar la elite industrial esgrimió sus críticas pues era en este terreno donde debía construir su nueva legitimidad. Para ello comenzó subrayando una evidencia sencilla: la fábrica ofrecía mejores condiciones de vida para las familias pobres que vincularan sus hijas a ella. Pero el elemental argumento remunerativo no bastaba; más bien había que limitar el romanticismo que idealizaba al hogar o realizar un efecto de suplantación, es decir, hacer de la factoría una imagen de la familia. Todo parece indicar que ambos procedimientos se combinaron con algún éxito durante los tres primeros decenios del siglo en curso. Avanzar en esta suplantación requirió explicitar la imagen de las limitaciones del hogar, y como contrapartida, las bondades del trabajo en las industrias. El trabajo fabril procura la, "... emancipación moral de muchos seres, el bienestar de muchos hogares, es una victoria en la lucha sobre el mal".

Este aparte de un discurso pronunciado por el ingeniero mecánico de una textilera que empleaba mayoritariamente mujeres, atina a señalar que la liberación moral de la mujer se debía a que la arrancaba de la condición de ser inútil, de su aislamiento hogareño, del riesgo de vender su amor:

> La mujer, sin más patrimonio que su honradez, la humilde hija del pueblo que antes se marchitaba entre las cuatro paredes de su pobre hogar; la mujer expuesta a las acechanzas del mundo o marchitándose con sublime resignación para conservar la flor de su pureza; la joven heroica que se sacrifica por llevar un pedazo de pan a sus ancianos padres, ya puede levantar la frente, pues gana lo suficiente para asegurar su independencia y decir con sublime sencillez: Yo soy obrera! Yo trabajo en mi fábrica! Yo seré virtuosa y pura y ayudaré a mis padres, y me entregaré al hombre a quien ame mi corazón[27].

Aquí, la inercia hogareña, la dependencia económica aparecen potencialmente como males al igual que la vida en la calle, lo que nos enfrenta a un ensanchamiento del ámbito de operaciones del mal; lo malo no solamente es lo externo al gru-

po social reducido, sino que también es lo interno: son las mismas condiciones de vida materiales y mentales que el círculo social pequeño genera. El mal, de ser concebido tradicionalmente como una acechanza externa al hogar que amenazaba a las mujeres y niños que osaban abandonarlo, fue cambiando sus imágenes y sus formas de proceder y se fue instalando en el mismo hogar, denotando su presencia a través de la vida insidiosa, de la dejadez, de la inutilidad que le negaba a la mujer el ejercicio de sus facultades laborales y de cierta autoestima. Para el desarrollo de la modernidad este aspecto adquiere una importancia capital, pues al ser esta un proceso de secularización de la vida (tal como la entendió Max Weber), el mismo mal, como mecanismo de autocontrol social, sufre igual metamorfosis, lo que termina otorgándole al hombre confianza en sus propias capacidades, siendo una manifestación de estas el aprender a convivir con el mal, pero también con el predominio de la esperanza.

El efecto suplantatorio también le otorgó legitimidad a la fábrica: ella reemplaza al hogar (lo que también está en relación con el tiempo que la mujer pasa en ella) y el empresario o el administrador pasa a ocupar el lugar del padre con todas las implicaciones morales que este nuevo vínculo conlleva. En esta dirección, en 1923 los directivos de Tejidos Obregón declaraban que la empresa, "...se proponía la corrección de las costumbres a base de probidad y de moral, que constituyen las bases del progreso...y por ello se castiga con la pérdida del empleo cualquier acto que peque contra la moral... Los padres de familias tienen la confianza de que sus hijas van a un templo donde se rinde culto al trabajo y al honor...". Esta relación directa entre el empresario o el administrador y el trabajador, traducida en una actitud paternal que le permitía al primero conocer la vida personal del segundo y pretender controlarla, fue uno de los mecanismos al que más se acudió para educar al trabajador en la disciplina requerida por la industria.

Al representar la figura del padre el empresario también tenía las atribuciones para castigar las ausencias y las llegadas tarde (multas y rebaja de salarios), al tiempo que ejercía una vigilancia autoritaria[28]. Sin embargo, él también inculcaba a sus trabajadores las virtudes a través del ejemplo de su propia vida llena de buenos propósitos y en la que la voluntad, la persistencia y la fe en las posibilidades de la acción, eran fundamentales.

Notas

1 Milton Zambrano, *El empresariado en Barranquilla 1880-1945*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1998.

2 Eduardo Posada, *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)* El Ancora Editores/Banco de la República, Bogotá, 1998; M. Zambrano, *El empresariado en Barranquilla 1880-1945*; A. Meisel, "Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?". *Lecturas de Economía,* 23 1987; Sergio Paolo Solano y Jorge Conde, *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Universidad del Atlántico, Barranquilla 1993; Sergio Paolo Solano. "Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano. El caso de la Fábrica de Tejidos Obregón", *Historia y Cultura*, 1, 1993; "Acumulación de capital y desarrollo industrial. Limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla 1900-1934". *Historia y Cultura*, 2, 1994; Adolfo Meisel, "La Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957", en Adolfo Meisel, *¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos*, Banco de la República, Bogotá, 2011, pp. 203-246.

3 Sobre las condiciones exigidas a la mano de obra empleada en los puertos ver Eric Hobsbawm, *Trabajadores. estudios de historia de la clase obrera*, Editorial Crítica, Barcelona, 1979, pp. 166-167.

4 BME, 17, 1934.

5 "Informe del Prefecto de la Provincia de Cartagena 1918", en *Mensajes, memorias e informes*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1919, pp. 8-10; *Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento en 1924*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1924, p. 30.

6 "Despotismo individual", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, abril 23 de 1908; "El partido obrero", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, mayo 5 de 1911.

7 BME, 15, 1934.

8 "Por la mujer obrera", AHC, *La Causa Social*, Cartagena, junio 29 de 1919.

9 Los turnos nocturnos se introdujeron gracias a la reactivación de la economía una vez terminada la Primera Guerra Mundial. "El problema del hambre", BBC, *Diario de la Costa*, Cartagena, mayo 22 de 1919. Sobre el incremento del trabajo masculino ver *Liga de comercio de Barranquilla*, 67, 1937: 9-11.

10 Los datos de 1933 pueden verse en BME, 17, 1934.

11 Don Ramiro, *Mis entrevistas*, pp. 185-187. Iguales descripciones aparecen en esta obra sobre las cigarrerías, mientras que otras sobre la Cervecería Barranquilla y Molinos La Nevada varían ostensiblemente ver J. P. Urueta y E. Gutiérrez de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, pp. 317-318.

12 *La Nación*. Barranquilla, julio 23 de 1917; BME, 17, 1934. Para 1945 de 11.265 trabajadores manufactureros que había en Barranquilla, el 70% eran hombres. BME, 145, 1946.

13 "Informe del Fiscal del Juzgado Superior", BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, agosto 26 de 1898.

14 Sobre el caso de Antioquia ver Luz Gabriela Arango, "Religión, familia, industria y la transmisión de valores: el caso de las obreras textileras en Antioquia", en Rainer Dumbois y Carmen López (Compiladoras), *Cambio técnico, empleo y trabajo en Colombia*, FESCOL, Bogotá, 1993, p. 348. Ver también Hernán Villegas, *La formación social del proletariado antioqueño*, Extensión Cultural de Antioquia, Medellín, 1990, pp. 124-126. Las cifras de Barranquilla pueden verse en BME, 15, 1934; 82, 1941. Para los datos comparativos de 1946 ver Rafael Bernal, *Las condiciones económico-sociales y el costo de vida de la clase obrera en la ciudad de Barranquilla*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1948, p. 17.

15 Sobre la enseñanza de la moral ver "Programa de las materias sobre las que han de versar los exámenes", en Pastor Restrepo (Compilador), *Documentos para la historia de la Universidad de Cartagena 1868*, Cartagena, s.f. (mecanografiado). Sobre la lectura de Balmes, ver: "Acuerdos de la Junta Superior de Instrucción Pública que designa los textos para la enseñanza en el colegio del Estado", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, febrero 13 de 1870. Recientemente Peter Burke criticó la asimilación de estos valores a la ética protestante al señalar que principios de igual tenor también se dieron en zonas católicas, proponiendo, siguiendo y criticando a M. Weber, llamarla ascetismo mundano. Peter Burke, *La cultura popular*, Alianza Editorial, Madrid, 1991, p. 303.

16 Sobre la influencia de Spencer en Colombia, ver Jaime Jaramillo Uribe, *Ensayistas colombianos del siglo XX*, Colcultura, Bogotá, 1976, pp. 229 y ss. Sobre el positivismo en el subcontinente ver François Chevalier, *América Latina desde la independencia hasta nuestros días*, Editorial Labor, Barcelona, 1984, pp. 271-286. Sobre la moral orgánica ver "De literatura y de crítica", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, julio 3 de 1909.

17 "La aspiración a la felicidad y sus inconvenientes", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 26 de 1911.

18 "La medida del tiempo y su importancia", "Los malos efectos de la impaciencia en las labores humanas", "El valor", "La ilusión", "El poder de la voluntad", "El libre albedrío", "Los analfabetas y la empleomanía", "la división del tiempo y su influencia en los destinos humanos", "La aristocracia del trabajo", "Consejos a los jóvenes" y "Todo lo grande es efecto de lo pequeño", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, septiembre 2, 4 y 28 de 1909; agosto 10 y 14, noviembre 8 de 1910; abril 12, diciembre 31, junio 16 de 1911. AHC, *La Tribuna*, Cartagena, enero 12 de 1915.

19 "El libre albedrío" y "Despotismo individual", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, noviembre 8 de 1910 y abril 23 de 1908.

20 Sobre el desarrollo urbano en Cartagena ver Álvaro L. Casas. "Expansión y modernidad en Cartagena 1885-1930". *Historia y Cultura*, 3., 1994.

21 Don Ramiro, *Mis entrevistas*, pp. 144 y 158. "Los empresarios Vélez Daníes y la industria de Sincerín" y "Los malos efectos de la impaciencia en las labores humanas", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, septiembre 2 de 1913 y septiembre 4 de 1909.

22 Sobre el imaginario de la elite de la provincia de Cartagena a mediados del siglo XIX ver Sergio Paolo Solano "Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo

XIX". Algunos miembros de la elite barranquillera diagnosticaron y sugirieron en 1928 lo siguiente: "Debido al aumento de la población el alma barranquillera no se ha modelado todavía de una manera precisa, para construir propia personalidad y es indispensable provocar corrientes de cohesión y atracción..." Don Ramiro, *Mis entrevistas*, p. 39. Al respecto ver Emilio Bobadilla (Fray Candil), *A fuego lento*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1994 (2ª Ed.), novela escrita a finales del siglo XIX, en la que se describe cáusticamente la vida cotidiana de Barranquilla y Cartagena. Sobre la influencia de la calle en la juventud cartagenera, ver "A toda máquina", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1911.

23 Jacques Le Goff, *El orden de la memoria. El tiempo como imaginario*, Paidós, Barcelona, 1992; E. P. Thompson, "Tiempo, disciplina", pp. 242-249; sobre las labores ganaderas ver: Oscar Arquez Van-Stralen, "Vaqueros y corraleros en la depresión momposina". *Boletín Historial*, 26, 1993; sobre la alternabilidad del ritmo de vida en las poblaciones sabaneras ver Francisco Vergara y Velasco, *Nueva geografía de Colombia*, tomo 2, Banco de la República, Bogotá, 1974, pp. 583-591 y 609. Manuel B. Romero, "Los malos efectos de la impaciencia en las laboras humanas", "La medida del tiempo" y "Dentro del departamento", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, septiembre 4 y 2 de 1909 y junio 9 de 1910.

24 Un canto consagrado a la virgen en el mes de mayo, "Levántate fiel cristiano/que ya llega la mañana/levántate que la Virgen/para el rosario te llama", dio origen, con algunas modificaciones, a otro de características seculares y en el que Dios estimula la valoración del tiempo: "Levántate fiel cristiano/que quien temprano se levanta/Dios lo ayuda y sus bienes adelanta". Un ejemplo significativo de estas mutaciones de oraciones eclesiásticas para ponerlas al servicio de los nuevos valores sociales es el Credo, al que se cambió el sujeto (Dios) por el Trabajo al que se otorgó las mismas capacidades creadoras e iguales padecimientos y potestades redentoras del hombre y de los pueblos. "El Credo del trabajo", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 1º de 1912.

25 "Diez reglas de un comerciante para sus empleados", AHDA, *El Comercio*, Barranquilla, mayo 29 de 1916.

26 "Por la mujer obrera", AHC, *La Causa Social*, Cartagena, junio 29 de 1919.

27 "La inauguración del edificio de la Fábrica de Tejidos de Francisco Carbonell y Cía.", AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, julio 13 de 1920.

28 "Barranquilla industrial. La Fábrica de Tejidos Obregón", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, enero 1º de 1923. En 1918 Tejidos Obregón recogió casi mil pesos por concepto de multas pagadas por los trabajadores por llegadas tardes o por ausencias. "Pobres obreros", AHDA, *La Sanción*, Barranquilla, septiembre 11 de 1919. Para el caso de Cartagena ver: "Por el bien de los obreros", AHC, *El Censor*, Cartagena, julio 19 de 1919.



6
Formas salariales y salario justo

Presentación

Durante varios decenios los historiadores han contrastado los salarios reales, la circulación monetaria, el poder de compra de la moneda y los precios para determinar lo que podían consumir las personas, y así establecer los posibles niveles de vida de distintos sectores sociales[1]. Luego el tema se enriqueció con los aportes de las historias de la cultura material y de la vida cotidiana, las que incluyeron en sus agendas de investigaciones la historia de la alimentación y de las prácticas alimenticias[2]. Aspectos que se estudiaban aislados (alimentos, abastos y políticas de las autoridades destinadas a garantizarlo y a controlar los precios, circulación monetaria, inflación, la unidad familiar, canasta alimenticia familiar, calendario anual laboral, costumbres alimenticias...) convergieron con el análisis de aquellas variables enriqueciendo el estudio del nivel de vida de las poblaciones y/o de sectores sociales de estas. En los últimos decenios y en el contexto del debate en torno a las razones que explican que en la época moderna el crecimiento económico y el nivel de bienestar de sus habitantes haya despegado en algunos países, varios historiadores han desarrollado un modelo que puede resumirse así: 1) Se toma como universo de análisis a los trabajadores de la construcción dado que poseen algunas características comunes en muchas partes del mundo y permiten realizar comparaciones. 2) Se tiene en cuenta el cálculo del nivel mínimo de subsistencia de una persona adulta con base en la dieta alimenticia (y la cantidad de calorías contenidas en las habituales porciones de alimentos consumidas), y el posible grado de bienestar que se mueve por encima o por debajo

de aquel nivel. 3) Las características de las canastas alimenticias básicas de familias promedios. 4) Los ingresos anuales de la unidad familiar (varían los tamaños de esta y el número de aportantes), el calendario laboral ya que el trabajo preindustrial era intermitente, y el pago era por días trabajados[3].

Algunos aspectos de ese modelo se han criticado por basarse en la compra de alimentos por las instituciones más no en el consumo de las personas a las que se destinaba, el reducido universo de análisis circunscrito a las personas cobijadas por las instituciones que compraban (hospitales, ejército, marinas...), el no tener en cuenta la producción alimenticia casera ni las medidas de las porciones que se servían[4]. Se ha insistido en la pregunta sobre la representatividad de la información empleada para la reconstrucción de la dieta alimenticia del mundo popular, los criterios para establecer el nivel mínimo de subsistencia. También se cuestiona que la construcción de una canasta alimenticia ideal para determinado sector social deja de lado el hecho de que la dieta básica variaba debido a las diferencias en los ingresos salariales, las costumbres y expectativas, las que eran favorecidas o afectadas por las condiciones de abasto de la ciudad y por recursos que brindara a sus habitantes el medio natural inmediato. De igual forma, se le acusa de desconocer los hábitos culturales de cada contexto y de lo que ofrece el medio ambiente y el tráfico comercial de los lugares que se estudian, la diversidad de estrategias familiares para acceder a la alimentación[5].

Pero un elemento clave en la historia social de los trabajadores es el de las formas que asumían los salarios y el mundo de representaciones culturales sobre los ingresos y las expectativas sobre las condiciones de vidas. En este capítulo estudiamos las formas que asumió el salario en las principales ciudades del Caribe colombiano, sus especificidades de acuerdo con los oficios, las fluctuaciones a que se vio sometido de acuerdo con la situación económica y la oferta laboral, y las

construcciones culturales de los trabajadores y otros sectores de la sociedad sobre el salario y las formas de vida. En el caso del Caribe colombiano se han referido a las condiciones de vida de los trabajadores[6].

Jornalero, trabajador asalariado y empleado

El empleo del concepto trabajador asalariado a comienzos del siglo XX no era nuevo en el Caribe colombiano, pues al menos se usó frecuentemente en las actas del Cabildo Parroquial del Cantón de Barranquilla, en las que aparecen copias de las excusas presentadas por las personas escogidas para desempeñar cargos públicos, aduciendo la condición de "trabajador asalariado" o "dependiente asalariado" que los comprometía con las personas para quienes trabajaban[7]. No obstante, el empleo del concepto no era genérico para cualquier trabajador asalariado, es decir, a cualquier persona que vendiera su fuerza de trabajo a cambio de un salario no se le llamaba asalariado. Por ejemplo, ser asalariado era una cosa, y ser jornalero otra, pese a que en ambos casos se trabajaba por un salario. El uso diferenciados de estos conceptos para personas que en principio sobrevivían gracias a la venta de la fuerza de trabajo, se fundaba en los contrastes entre la calificación de la mano de obra y valoraciones sociales sobre el estatus de los diferentes sectores de trabajadores, y por tanto del grado de subordinación con relación a las personas o empresas para quienes trabajaban. Se podía depender de un patrono, pero si esto se acompañaba de unos capitales simbólicos (educación, prestancia, buenas maneras), la subordinación se mediaba por cierto tipo de exigencia de consideración y deferencia. Esto escasamente sucedía entre los trabajadores a jornal. Al mismo tiempo, para muchos trabajadores asalariados y empleados la mediación de esos capitales simbólicos podía convertirse en factores de opresión, pues llevaba a un estoicismo que por lo regular no estaba presente en el jornalero que podía enfrentar

al patrón y abandonar el trabajo. Cosme, la novela de José Félix Fuenmayor constituye un buen ejemplo de la situación de los empleados[8].

Esas diferencias se manifestaban en las formas de pago, las que decían mucho de los estatus de los trabajadores y de las imágenes que los demás se hacían de estos. El trabajar por un jornal diario (los jornaleros) denotaba que se estaba sometido a una agonizante lucha diaria por sobrevivir, expresión de pobreza, o lo que era peor, de miseria. Y esta era una diferencia con profundas implicaciones sociales durante el periodo que estudiamos, pues, como sigue sucediendo hoy día, llegar a ser un "miserable" era una de las peores condiciones en que podía caer una persona y su familia.

El estatus social de quienes ejercían trabajos calificados implicaba "guardar las apariencias", no someterse a que el recibimiento del jornal diario desdijera de la imagen personal y familiar que se había construido con ingentes esfuerzos, y que demandada permanecer en constante guardia. Estas valoraciones de la imagen social, tanto individual como familiar, muy ligadas a la manera como se ganaba el sustento, y con puntos de referencia en los estratos sociales más bajos, formaban parte importante de la manera como las gentes leían el mundo social y de cómo este se ordenaba y jerarquizaba. La mano de obra calificada (ingenieros, mecánicos, contabilistas, maestros artesanos en sus especialidades), aunque caía en la condición de dependencia económica, en gran medida contrarrestaba la subordinación social gracias a la posesión de un capital simbólico representado en sus conocimientos, experiencias, inventivas, seriedad y honradez, la que era muy valorada en una sociedad que comenzaba a depender de la modernización de los sistemas de transportes, administrativos y contables. Ellos no trabajan por un jornal diario; sus remuneraciones son los "salarios" o "sueldos", los que se recibían semanales, quincenal o mensualmente.

Durante varios decenios muchas familias que dependían de los salarios se apertrecharon en esas valoraciones sociales para defender sus estatus sociales frente a la nueva prestancia por riqueza material, a la que siempre contraponían lo que consideraban el mayor patrimonio de cualquier ser humano: dignidad, honradez, esfuerzo familiar, trabajo, estudio, decoro, el no escandalizar a la sociedad. Así se conservaron con orgullo y altivez, sin someterse y sin aceptar afrentas. Muchas otras cayeron en desgracia y trasegaron de la pobreza a la miseria sin oponer tenaz resistencia[9]. En lo esencial se trataba de un frágil estatus de índole familiar conservado con mucho celo, el que implicaba diseñar estrategias colectivas para mantenerlo y/o mejorarlo. Estudio, trabajo, procesos de "blanqueamiento" entre algunas familias de color mediante las conocidas estrategias de "mejorar la raza", de "lavarse", como aún hoy se estila decir y hacer, a través de matrimonios con personas de menos pigmentación en la piel, o de aclararse a la sombra y sin exponerse a los rayos del sol, fueron algunos de los mecanismos empleados para mantener o mejorar un poco esa calidad social. La variada escala de pigmentación que entre el negro y el blanco establecía una amplia gama de matices, constituía un acervo del que echaban mano diversos sectores para defender sus estatus sociales. Si esto se acompañaba con la puesta en escena de una vida pública virtuosa (trabajo, educación, buenas maneras, recato, etc.) mucho mejor. El traspié de algún miembro de la familia podía enlodar la dignidad de la misma y llevarla a perder la consideración y estima de los demás. Debido a esto, muchas cabezas de familia se mantenían en continua guardia y levantaban a sus hijos y parientes con rigor, con mano dura, pues, para ilustrar con un ejemplo, en un medio social en el que primaba las uniones libres siempre se corría el riesgo de que una joven de la familia se "saliera a vivir" con un fulano de tal considerado de menos condición

social y que esta decisión arrastrara a la deshonra a sus parientes. De ahí que "la legitima defensa del honor personal y familiar" era una figura contemplada en la legislación penal que en ciertos casos permitía que los mayores procedieran por vías de hecho contra quienes mancillaban la dignidad.

A este mundo pertenecieron los dependientes o empleados de comercio[10]. Para mediados del siglo XIX estos se les llamaban trabajadores asalariados. Las causas que llevaron a ese tránsito en el empleo de las denominaciones de los ejercitantes de estos oficios no están claras. En ciertos casos parece que para aquella época algunos dependientes del comercio tuvieron posibilidades para abrir sus propios negocios gracias a los conocimientos acumulados en las grandes firmas, a las relaciones entabladas y a que el crecimiento del comercio internacional colombiano a través de los puertos era un estímulo para correr el riesgo de incursionar como empresarios. El pequeño comisionista y el corretaje pudo ser un primer paso, o para muchos fue el paso supremo, pero en ambos casos representaba la posibilidad de tener algo propio, ser dueño de su propio destino, y a partir de ahí, servir de mediador entre comerciantes del interior y el comercio internacional. En ese tránsito habían participado muchos extranjeros que trabajaban para casas comerciales de sus países, quienes se convirtieron en socios de esas empresas, como también sucedió con muchos ingenieros mecánicos y capitanes de vapores. Para este sector, tanto por su calificación laboral como por ser gente honorable cuya labor asalariada no conllevaba a ejercer oficios rudos (con excepción de ingenieros mecánicos), que centraba sus ambiciones en transformarse en comerciantes o empresarios, la denominación de "trabajador asalariado" los confundía con los estratos de trabajadores más bajos[11].

Pero esas posibilidades se fueron cerrando de varias maneras, en especial desde el momento en que los comerciantes del interior se aventuraron a realizar directamente sus tran-

sacciones sin la necesidad de intermediarios. Para finales del siglo XIX las condiciones de trabajo de los dependientes comerciales se fueron haciendo cada vez más difíciles, debido a que la afluencia de mercaderías se intensificó como se puede ver en los movimientos de cargas de los puertos costeños. Además, los propietarios de casas comerciales tuvieron que competir más encarnizadamente con firmas del interior que establecieron sucursales en los puertos y con firmas extranjeras que, como en el caso de las exportaciones del café, se fueron trasladando a los centros de acopio en las zonas productoras. Todo esto significó la intensificación de los mecanismos de control y de sobreexplotación sobre los dependientes y la degradación del oficio. Por lo demás, con la diversificación de las inversiones por parte de los empresarios, el mundo de laboral de los dependientes comerciales se fue estratificando entre administradores, contabilistas y trabajadores de mostrador. Muchos propietarios no estaban al frente de sus negocios, apareciendo la figura del administrador. Expresión de todos esos cambios fue la creación de las asociaciones de empleados de comercio en Cartagena (1916) y Barranquilla (1920), de la que formaba parte activa sectores de administradores, contabilistas y escribientes de las casas comerciales y bancarias, más no los dependientes de mostrador.

Todas esas diferencias tuvieron sus implicaciones en las formas salariales, y aunque con el avance del siglo XX conceptos como trabajador asalariado y obrero tendieron a generalizarse, la diversidad de los salarios continuó siendo una realidad. Aunque el trabajo asalariado libre se conocía en muchas zonas de la Costa Caribe desde la época colonial, las formas de salarios eran diversas acordes con la oferta y la calificación de la mano de obra, las actividades económicas que la empleaban, las especificidades de los procesos productivos, la tecnología utilizada, la situación del mercado y las costumbres locales y subregionales, entre muchas otras variables.

Para comienzos del tiempo en estudio las formas salariales de los “concertados voluntarios” (los jornaleros) variaban de acuerdo con las costumbres locales y los intereses de las partes. El código de policía del Estado de Bolívar de 1862 reconocía como retribución salarial, “... una suma de dinero, otro servicio, la propiedad, el usufructo o el uso de alguna cosa”. También la alimentación se consideraba como parte del salario en aquellas labores que aislaban a los trabajadores de las áreas de concentración poblacional y de sus hogares (obras públicas, haciendas, vapores, astilleros alejados de epicentros urbanos), costumbre que continuó durante parte del siglo XX[12]. La forma salarial también variaba en concordancia con la naturaleza del vínculo laboral; en las haciendas que empleaban mano de obra asalariada y en la naciente agroindustria de ese siglo los trabajadores se dividían entre fijos y eventuales, y en algunos casos los primeros podían estar sometidos a una relación semisalarial, pues parte de la retribución la ganaban en condición de agregados que sembraban pequeñas parcelas en los terrenos de las haciendas. Los trabajadores eventuales (o jornaleros), que eran la mayoría, se empleaban por períodos en concordancia con los ciclos agrícolas y ganaderos, y en ciertos casos ganaban salarios por producción como sucedía con los cortadores y recolectores de caña de azúcar en los ingenios azucareros de María o Balmaseda (1878), Sincerín (1904), Central Bolívar (1924) y Sautatá (1926), como también sucedió con el jornalero agrícola que usualmente contrataba “por tarea”, verbigracia, el desmonte de determinada cantidad de hectáreas. Esa misma forma de remuneración se daba en los trabajos de obras públicas, lo que al parecer del director de las obras del ferrocarril Central de Bolívar (1927) los trabajadores rendían el doble “cuando trabajan por tareas”[13].

En los centros urbanos las formas de salarios variaban. Algunos talleres como las carpinterías, ebanisterías y herrerías del tránsito del siglo XIX al XX empleaban el sistema del salario

"por ajuste [por una labor muy específica para construir una obra] o por días". En las zapaterías se trabajaba por producción, al igual que muchas fábricas cartageneras (Tejidos de la Espriella, El Ancla de Oro, jabonerías Lemaitre y La Palma); los tejedores de la primera factoría después de una huelga en 1917 que duró varios días acordaron con los empresarios un aumento de 15% en el salario siempre y cuando incrementaran la producción semanal entre un mínimo de 280 piezas y un máximo de 320 piezas, obligándose los empresarios a entregar a tiempo las materias primas[14]. Para los años 1920 en los talleres, textileras, molinos, fosforeras y otras empresas de Barranquilla ya existía una organización del trabajo y del salario por producción, recurso empleado por los empresarios para intentar controlar e incrementar la intensidad del trabajo, o al menos para mantenerlo en el nivel acostumbrado y evitar su descenso.

Todo parece indicar que en la fase inicial de la industrialización el salario por producción era el que mejor se ajustaba a los intereses de los empresarios, pues les permitía vincular a los trabajadores a su albedrío, siendo un recurso muy útil en los momentos económicos difíciles cuando podían prescindir de la mano de obra y así se evitaban grandes erogaciones, como también para sincronizar el ritmo de producción acorde con la demanda. Sin embargo, el significado de esta forma salarial en la fase inicial de la industrialización urbana en la Costa Caribe dependió de múltiples aspectos, destacando entre ellos la diferencia entre las áreas manufactureras e industriales, la tecnología que se empleaba, las formas de contratación de la mano de obra y de su organización al interior de las empresas, la administración de éstas, las relaciones obrero-patronales, la sincronización del ritmo laboral, los estímulos salariales, etc. Esta forma salarial era muy usual en aquellas fábricas que al emplear dispositivos mecánicos de movimientos continuos podían medir la capacidad productiva de los trabajadores,

como acontecía en las textileras de Barranquilla y Cartagena (Tejidos Obregón, Tejidos de la Espriella, Tejidos de punto El Ancla de Oro), y en otras fábricas como calzado Faitala, jabonerías Lemaitre, La Palma, La Cubana, Compañía Fosforera Colombiana y otras[15].

Ahora bien, no bastaba con poder medir la capacidad productiva media de los trabajadores gracias a la estandarización de la producción, pues otros factores intervenían para que el salario por producción o a destajo fuera el más benéfico para los empresarios. Los mecanismos de enganche laboral y de organización de los trabajadores podían afectar la capacidad productiva de los trabajadores. Por ejemplo, el predominio del sistema de contratistas para enganchar, organizar y supervisar a los trabajadores desestimulaba la producción al ser muy oneroso para los obreros, pues los contratistas se quedaban con buena parte de los estímulos salariales. Se podía incrementar la intensidad del trabajo y mantener bajos los salarios, pero estas medidas no conllevaban a una disminución de los costos de producción si la organización del trabajo se fundamentaba en ese sistema. Por eso, solo hasta cuando los trabajadores empezaron a aspirar a reducir la jornada laboral fue que los empresarios se vieron precisados a racionalizar de mejor forma el uso de la mano de obra para intensificar la producción. De ahí que, si desde los años 1910 los contratistas constituían una pesada carga para el sector laboral, desde 1920 ya representaban un problema para los patronos que buscaban una mejor y mayor productividad de los trabajadores[16].

En los talleres de mecánica y astilleros el salario estaba en función de los oficios. Los trabajadores calificados como los ingenieros mecánicos, maestros carpinteros, herreros, fundidores, etc., eran empleados de las empresas y eso establecía significativas diferencias con el resto de los trabajadores. Lo mismo sucedía con la oficialidad de los vapores (capitán, ingeniero mecánico, contabilista, timonel, práctico y contramaes-

tre), con los contabilistas y dependientes del comercio y con los técnicos de los ferrocarriles y los jefes de talleres, quienes no laboraban por jornada, sino devengando un salario mensual. Tanto en ferrocarriles como en los vapores el trabajo no estaba automatizado, como si sucedía en las principales fábricas textileras, en las que fue fácil introducir el salario a destajo. Aunque algunos talleres y astilleros contaban con hornos de fundición de considerables escala, en los que se llegaba a producir piezas y calderas de hasta 100 toneladas, al igual que con forjas, herrerías y tornos modernos, siempre estuvieron ligados a las necesidades técnicas del transporte e industria, y no se arriesgaron a la producción de artículos de consumo popular con base en los derivados de la fundición de los metales, como en 1942 lo haría en Barranquilla la Compañía Argentina Metalúrgica Estaño y Aluminio S.A. (CAMEA). Pero al lado de esos trabajadores prestantes, estaban otros que trabajaban por producción, como sucedía en los casos de carenadores, pintores, carpinteros, paileros y latoneros.

En el caso de los braceros algunos indicios permiten suponer que transitaron de un jornal por tonelada movilizada al jornal diario, correspondiendo la primera forma a la época en que el volumen de mercaderías no daba pie para una estabilidad laboral. Cuando el número de toneladas movilizadas se incrementó, los empresarios se vieron obligados a establecer vínculos más estables con los trabajadores y a preferir el sistema de salario por jornada, pues las erogaciones por concepto de jornales por carga hubiesen sido muy onerosas. Sin embargo, esto no está del todo claro pues aún en los años de 1910 se encuentran noticias sobre jornales por carga movilizada, debido quizá a que en los períodos de congestión de los puertos los empresarios echaban mano de los trabajadores eventuales retribuidos por carga y no por jornada, pues aquéllos se cuidaban de no establecer vínculos laborales con esos trabajadores. Además, la legislación laboral sobre accidentes de trabajo

y seguros, aunque usualmente burladas, obligaba a no correr el riesgo de someter a un mayor número de trabajadores a la posibilidad de accidentes. También se llegó a acordar el jornal por horas para el caso de los braceros de Cartagena (por ejemplo, después de la huelga general de 1918), lo que al parecer era usual en el puerto de Calamar. Esta tasación del salario por hora con base en dividir el jornal por el número de horas laborales, lleva a pensar en una rotación laboral convenida entre empresarios y trabajadores, y organizada por los intermediarios, contratistas, y luego por los mismos operarios.

Ahora bien, a lo largo de los primeros decenios del siglo XX las formas salariales variaban acorde con las circunstancias económicas, sociales y políticas. Los ciclos de la economía internacional y sus impactos en el comercio exterior colombiano, las fluctuaciones de las economías portuarias costeñas debido a los precios en los mercados internacionales de los productos de exportación y por las condiciones de las cosechas en las zonas productivas, la oferta de materias primas para las fábricas, las restricciones del medio circulante y las especulaciones monetarias, son varios de los hechos económicos que afectaban a las economías portuarias costeñas y por ende a las empresas. Las demandas salariales de los trabajadores para compensar el incremento del costo de vida, y las políticas económicas del Estado, también incidían en el paso de una forma salarial a otra. Por ejemplo, el intenso proceso inflacionario que vivió el país en el decenio de 1890, obligó a los trabajadores portuarios de Barranquilla a declarar el cese de actividades en procura de un aumento de los jornales y sueldos, lo que lograron a costa de pasar de un salario por jornada al sistema de jornales por destajo (por carga movilizada medida en toneladas), y con el agravante de que se intensificó el ritmo de trabajo debido a que los empresarios intentaron aminorar costos reduciendo el número de trabajadores. Durante la Primera Guerra Mundial

(1914-1918), las fábricas y talleres que empleaban el sistema de salario por producción, ante la imposibilidad de importar materias primas redujeron la jornada de trabajo a medio día, y prácticamente esa forma salarial se hizo inoperante, pasando en ciertas ocasiones a los jornales en especies. En otras ocasiones, como sucedió durante la crisis de 1920-1922, los trabajadores aceptaron el inmenso sacrificio de pasar de un salario por jornada a un jornal por producción; también en diversas oportunidades aceptaron la reducción del jornal ante la posibilidad del cierre de las empresas, como sucedió durante la crisis de 1929-1932[17].

Ya para el último decenio que estudiamos, tema clave al momento de definir el salario fue el de las horas nocturnas y los días feriados, jornada laborales introducidas a finales del siglo XIX debido a que las crecientes exigencias de la economía internacional y los avances en la comunicación marítima como también el despegue del comercio exterior colombiano, comenzaron a demandar el menor tiempo posible en la movilización de la carga, obligando a trabajar en los puertos en horas nocturnas y los domingos y días festivos. Estas jornadas laborales tenían sus tarifas. El trabajo en días festivos se pagaba doble y las horas extras tenían un valor estipulado a partir de la caída de la tarde hasta la medianoche (6:00 p.m. a 01:00 a.m.), y otro desde las doce de la noche hasta las seis de la mañana[18].

Fluctuaciones de los salarios

El surgimiento de la industria y la vinculación de amplios sectores de la población a sus dominios (para 1948 se consideraba que la familia obrera típica de Barranquilla estaba constituida por siete personas)[19], generó una situación contradictoria para la existencia de los trabajadores; por una parte, la urbe ofrecía tanto las mejoras en el nivel de vida por el potencial acceso a la economía mercantil y a ciertos disfrutes de los

que estaba sustraída la población campesina: salud, vivienda, racionalidad del tiempo, educación pública, rápidos medios de locomoción, organización gremial para exigir derechos y otros, constituyeron mejoras reales o latentes para gentes que provenían de regiones agrarias, aisladas en la aldea, en la parcela o sometidas a relaciones premodernas en las haciendas. Así, desde finales del siglo XIX, el comercio de Barranquilla y el transporte fluvial fueron los medios usuales de divulgación de las conquistas de la civilización occidental que llegaban a asentarse en esta ciudad. Para comienzos del siglo XX ya las buenas nuevas anunciaban las mejoras en la salubridad, el desarrollo de la producción fabril y de la economía monetaria, el automóvil y otros adelantos, que ejercieron atracción sobre muchos jóvenes y familias campesinas.

El primer problema que afrontaron los trabajadores asalariados fue el del costo de vida, cuyo acelerado aumento en relación con los jornales originó peticiones reivindicativas y huelgas espontáneas. Este desequilibrio estaba condicionado por factores de índole nacional y local. Por un lado, estaba el incesante proceso inflacionario motivado, entre otras razones, por la carencia hasta 1923 (cuando se creó el Banco de la República) de una política monetaria homogénea que controlara y pusiera fin a la diversidad del circulante (papel moneda, monedas de oro, plata y níquel, cédulas de tesorería, bonos bancarios, cédulas hipotecarias, etc.). Las circunstancias de la segunda mitad de los años veinte (aumento del precio del café en el mercado internacional, la llegada de los 25.000.000 de dólares por concepto de la indemnización por el caso de Panamá, así como de los empréstitos extranjeros), no permitieron que las regulaciones monetarias del banco emisor tuviesen efectos inmediatos, dado el aumento desmedido de la masa de circulante y del costo de vida, a lo cual contribuyó el incremento de la capacidad de compra de la población urbana que

no tuvo respuesta satisfactoria en la oferta de los productos de origen agrícola.[20]

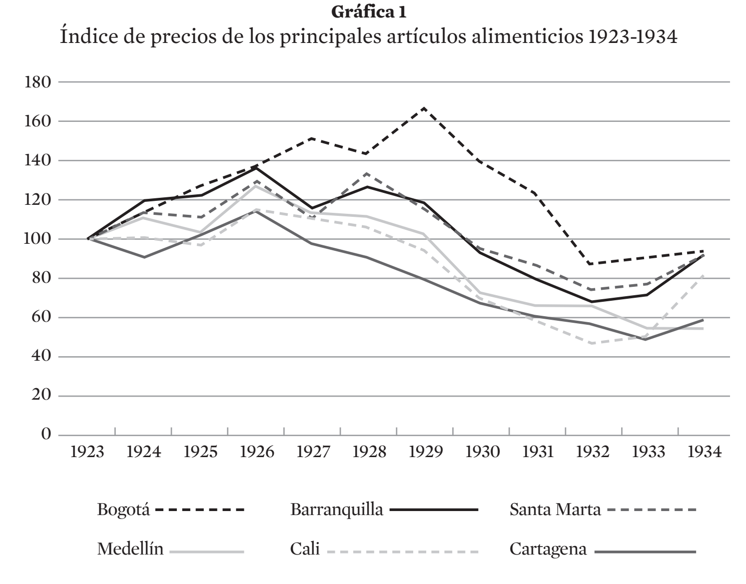
Aunque la tendencia del periodo es al alza del jornal, hubo momentos en los que este se redujo, mientras que el costo de vida siempre se mantuvo por encima del nivel de los salarios, como se puede comprobar al leer las columnas de varios periódicos de la región sobre el costo de los artículos de primera necesidad en las plazas de mercado. Ahora bien, el costo de la canasta familiar que funcionaba como un rasero para determinar las aspiraciones salariales de los trabajadores, estuvo sometido a las fluctuaciones de la economía portuaria y comercial de ambas ciudades (ver gráfico 6-1). Estas variaciones estaban determinadas por los ciclos de la economía internacional, la receptividad de los mercados internacionales a los productos colombianos de exportación, la situación política especialmente por las continuas guerras civiles de la segunda mitad del siglo XIX y por las crisis monetarias. Por eso, cuando los trabajadores se sentían acosados por unas condiciones de vida adversas siempre peticionaron, ya fuese por vía conciliatoria o por la parálisis de las actividades, aumento del jornal. De ahí que, en medio de una escasez de mano de obra que no daba abasto para una economía en crecimiento como era la barranquillera, a lo largo del periodo en estudio se observa una tendencia al incremento del jornal.

Durante la primera mitad del siglo XIX, por efecto del conflicto de independencia los jornales se mantuvieron estancados y muchas veces decrecieron. Pero desde finales de los años 1850, con el despegue de la producción tabacalera en la provincia de El Carmen de Bolívar y en otras comarcas, se incrementó del jornal gracias a la necesidad de mano de obra en un medio que era escasa. Según el gobernador de la provincia de Barranquilla, ya para comienzos de los años 1870, "El pueblo pobre había mejorado mucho de condición por el alza de los jornales, cuyo precio se ha duplicado de algunos años a

esta parte...". Para mediados de ese decenio el gobernador de la provincia de El Carmen también informaba que la demanda de mano de obra había disparado los jornales a $0,80.[21] Cuando se desplomaron las exportaciones de la solanácea y comarcas enteras entraron en una depresión económica la tendencia empresarial a reducir los salarios tuvo que enfrentarse con el problema de la escasez de mano de obra por las razones que se han descrito páginas más arriba. Para finales del siglo XIX la alta inflación debido a la política económica de los gobiernos regeneradores afectó el nivel de vida de los trabajadores, motivando la huelga portuaria de Barranquilla de abril y mayo de 1893.

Gráfica 1

Índice de precios de los principales artículos alimenticios 1923-1934



Fuente: elaboración del autor con base en Guillermo Torres, *Historia de la moneda en Colombia*, Banco de la República, Bogotá, 1945.

El primer decenio del siglo XX fue muy difícil para los trabajadores portuarios. En primer lugar, los precios interna-

cionales del café tuvieron un pronunciado descenso, lo que unido a las desastrosas consecuencias de la guerra de los Mil Días sobre la economía colombiana (en especial a la desaforada inflación), prolongó la crisis económica interna en más de un sector productivo. El deterioro del nivel de vida también lesionó tanto al conjunto de los trabajadores como a sus sectores más notables. El recurso usual para medir este nivel (elaboración de series estadísticas que permitan cotejar salarios y costo de vida) es prácticamente imposible de realizar en nuestro medio por la ausencia de información continua. Además, como señala E. P. Thompson, existe una enorme dificultad para poder relacionar datos de salarios y precios con las necesidades de la población trabajadora, pues los primeros reflejan una posibilidad de vida mientras que las necesidades representan un estilo de vida y de expectativas sociales y culturales que antes que medición requiere de descripción de calidades a partir de fuentes de información no cuantificables[22].

En los años que van de 1918 a 1928 asistimos a un aumento del jornal de los braceros del 70%, pasando de $1 a $1,70. Durante casi todos los años 1910 el jornal de este sector fluctuó entre $0,80 y $1. En el incremento del jornal las huelgas generales de 1910 y 1918 tuvieron especial significación porque establecieron topes para negociar el jornal mínimo; con la primera el salario quedó en $0,80, y con la segunda en $1. Fueron conquistas para todos, y representaba una experiencia que siempre se tuvo en cuenta en las negociaciones generales o sectoriales. Los braceros de Barranquilla, por medio de huelgas lograron incrementos así: 1893: pasaron de $0,80 a $1 papel moneda. 1910: de $0,60 a $0,80 oro; 1913: de $0,80 a $1 oro. Durante los años de la Primera Guerra Mundial, los salarios disminuyeron. Luego de culminada y reactivado el tráfico comercial internacional, se empezó un proceso ascendente en el jornal de los braceros, como se puede ver en las siguientes cifras: en 1918: de $0,80 a $1; 1920: de $1 a $1,50; 1927: de $1,50

a $1,70. en medio de la Gran Crisis económica, en 1931 bajaron de $1,70 a $1,50 en promedio. En Cartagena siguió un patrón similar. En 1910 por temor a que se extendiera a este puerto la huelga general de Barranquilla, los empresarios conceden aumento a $0,80 similar al jornal conquistado en esta ciudad. Durante la Primera Guerra Mundial, el jornal disminuyó a $0,70. En 1918 pasó a $1 y en 1920 a $1,20. Los fogoneros de vapores pasaron de $0,46 a $0,80, después de la huelga de 1910 y luego a $1 después de la huelga general de 1918 y $1,20 en 1923. La conquista de 1923 se da después de una huelga fracasada en 1921 debido a que los empresarios contrataron mano de obra. Todos los aumentos fueron conseguidos por medio de huelgas. Las de 1910, 1918 y 1933 tuvieron por meta reconquistar reajustas salariales que los empresarios habían echado atrás. Por tanto, en la gráfica están implícitos tres períodos de rebajas en el jornal: 1903, 1916 y 1931, está en medio de la gran crisis económica. Crisis coyunturales de orígenes diversos también motivaban rebajas en el jornal y el personal; las empresas extranjeras (ferrocarriles y algunas compañías navieras) fueron las más propensas a intentar establecer un jornal acorde con la situación financiera de sus casas matrices y del mercado nacional y los precios internacionales. En 1911 los empresarios del ferrocarril redujeron los jornales. Pese a todo, la tendencia que se observa es la de un aumento del salario, y desde 1937 el jornal del bracero estará por encima del jornal promedio del obrero barranquillero. Según estudio oficial, en 1941 el jornal promedio de un obrero barranquillero era de $1,35 y el de una obrera $0,80; el sueldo mensual promedio de un trabajador era de $31 y la canasta familiar ascendía a la suma de $51 mensuales. Cuatro años después era de $1,86, pero por debajo del costo de la canasta diaria de víveres, sin incluir arriendo, transporte, educación, vestimenta, servicios, diversión, etc.

En los gráficos que siguen se representan los jornales de los braceros portuarios de Barranquilla (gráfico 2) y Cartagena (gráfico 3), y en obras públicas en el carreteable Tolú-Sincelejo (gráfico 4) y de algunas haciendas del valle del Sinú. En el primer gráfico se observa que Barranquilla y Santa Marta marchaban en el segundo y tercer lugar en tendencia alcista, siendo 1926 el año de mayores aumentos. Para 1922, los productos básicos de la canasta familiar de la gente común de Barranquilla (carne, manteca, arroz, azúcar, fríjol, cebolla, sal, café, maíz, ajos, plátano, ñame y panelas, todos ellos expresados en libras), tenían un valor total de $2,20 mientras que los jornales durante ese decenio no llegaban a los $2[23] (ver gráfico 1).

Gráfica 2

Jornales de braceros portuarios de Barranquilla, 1850-1937

1850	1876	1893	1807	1810	1813	1816	1818	1820	1827	1828	1831	1833	1837
0,4	0,8	1	0,6	0,8	1	0,7	1	1,3	1,5	1,7	1,5	1,7	2,2

Fuente: elaboración del autor basado en la información para la elaboración de estos gráficos en Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano 1850-1930*, Observatorio del Caribe Colombiano/Ministerio de Cultura/ Universidad de Cartagena, Bogotá, 2003, pp. 92-95.

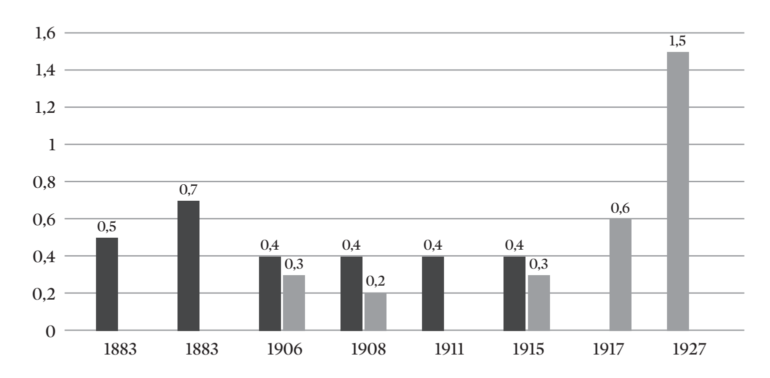
Gráfica 3

Jornales de braceros en el puerto de Cartagena, 1910-1923

Fuentes: elaboración del autor con base en *Mensaje del presidente constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1884*, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1884, pp. 45 y 53; “Nuestro problema social”, BBC, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 22 de 1906. “Informe que presenta al Ministro de Obras Públicas el señor Ingeniero director de las carreteras de Tolú a Sincelejo, Sampués y Corozal”, BBC, *Diario Oficial*, Bogotá, febrero 17 de 1908; “Vías de comunicación”, AHC, *La Época*, Cartagena, enero 10 de 1911; Eduardo Posada, “La ganadería en la Costa Atlántica colombiana 1870-1950”. *Coyuntura Económica*, XIII, (3), 1988: 162; “Como se encuentra la obra del Ferrocarril Central de Bolívar”, AHC, *El Mercurio*, Cartagena, julio 13 de 1927.

Gráfica 4


Jornales en obras públicas (vía Tolú-Sincelejo) y haciendas en el Sinú, 1883-1927



Fuentes: elaboración del autor con base en *Mensaje del presidente constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1884*, pp. 45 y 53; “Nuestro problema social”, BBC, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 22 de 1906: “Informe que presenta al Ministro de Obras Públicas el señor Ingeniero

director de las carreteras de Tolú a Sincelejo, Sampués y Corozal", BBC, *Diario Oficial*, Bogotá, febrero 17 de 1908; "Vías de comunicación", AHC, *La Época*, Cartagena, enero 10 de 1911; E. Posada, "La ganadería en la Costa Atlántica colombiana 1870-1950", 162; Rufino Gutiérrez, *Monografías*, Biblioteca de Historia Nacional, Bogotá, 1921, p. 9; "Como se encuentra la obra del Ferrocarril Central de Bolívar", AHC, *El Mercurio*, Cartagena, julio 13 de 1927. En el caso de las obras públicas, solo el jornal de 1883 incluía alimentación y su alto valor se debió a la carestía en la canasta familiar debido a la plaga de langosta que por esos años arrasó la agricultura en el Estado de Bolívar. En el caso de las haciendas de las Sabanas y el Sinú, solo el dato de 1915 incluía alimentación.

Por otro lado, Barranquilla era la ciudad más vulnerable a las crisis del comercio internacional colombiano, en especial a las caídas de los precios internacionales del café, pues las restricciones del circulante se sentían con aguda intensidad en esta ciudad. A mediados de 1913, cayeron los precios del grano y se semiparalizó el puerto, reduciéndose las transacciones comerciales y restringiéndose el circulante, lo que disparó la especulación con los productos de la canasta familiar y desencadenó una ola de desempleo en ciertas áreas económicas[24]. Los gráficos 2 y 3 representan los jornales de los braceros portuarios de Barranquilla y Cartagena, el grupo laboral más representativos entre la naciente clase trabajadora moderna.

Las conquistas salariales colectivas de las dos huelgas generales siempre se negocian en contextos de alto costo de vida, pero la primera se da en el año que cierra un ciclo depresivo de las exportaciones colombianas y la segunda en un año de crecimiento de las mismas. Pero el contexto político de la primera es similar al de 1893. En Cartagena, sumando hasta la carne, la canasta diaria costaba $1,28, y en Barranquilla $2,37. Y sin incluir leche, pan, bastimentos. No aparece pescado. En Barranquilla en 1919 un artículo anotó que el valor de la libra de carne $0,25) representaba casi una tercera parte del jornal del gran número de trabajadores. El arroz era importado[25]. Días después se notó que en Barranquilla se temía que el problema del hambre,

... traiga por consecuencia movimientos huelguísticos, si los patrones y dueños de fábricas no toman una actitud conciliadora para prevenir esos movimientos, haciendo aumentos justos en los salarios de los obreros. Sobre esto dice Rigoletto: Algunos obreros pararon y les aumentaron. En la guerra todo era más difícil por la caída del tráfico comercial. Fábricas que no daban trabajo a los obreros sino medio día, se ven hoy en la necesidad de emplearlos por la noche. Es esto prueba de que hay un movimiento considerable, que el intercambio se regula y que el comercio abre sus válvulas de escape a través de la nación y el extranjero[26].

A comienzos del siglo XX, a pesar de la reforma monetaria emprendida por el gobierno de Rafael Reyes, se redujo el salario de los trabajadores y algunas fábricas cerraron sus puertas como sucedió con la de Tejidos del Banco Unión que por unos meses dejó cesantes a sus trabajadores. En 1907 los artesanos cartageneros exigían al gobierno la apertura de trabajos de construcción de obras públicas debido a que casi todos los talleres estaban cerrados, situación que se repitió en 1909. En 1911 algunas empresas de navegación ante la crisis económica no despidieron trabajadores, pero disminuyeron sus salarios en un 33%. Durante la Primera Guerra Mundial la mayoría de las fábricas de ambas ciudades, ante la imposibilidad de importar materias primas redujeron los trabajos a media jornada con el consiguiente perjuicio para los trabajadores; durante esa misma conflagración disminuyeron las labores en los astilleros de Barranquilla pasando la construcción y reparación de vapores de 32, 55, 24, 13, 10 y 1 entre los años de 1912 a 1917 respectivamente. Algunos sectores de trabajadores para afrontar la pérdida de poder adquisitivo de sus jornales aceptaron pasar de un salario estable a otro a destajo, situación que continuó durante los decenios de 1920 y 1930[27].

El salario justo. Representaciones socio-culturales sobre el salario

La manera como los trabajadores construían sus expectativas en torno al salario constituye un elemento clave para entender las características del mundo mental de los operarios y las justificaciones de base de los conflictos sociales de los que fueron actores de primera línea. Se trataba de una carga de valoraciones morales que se movilizaba en los momentos de conflictos sociales, lo que se puede ver de mejor manera en el caso del salario, pues en torno a la utilidad social e individual del trabajo se concentraban argumentos situados más allá de la razón estrictamente económica. La economía familiar dependía de una ecuación formada por los ingresos, los precios, las expectativas de consumo de los grupos sociales, las características de las familias y de sus estrategias para subsistir. Un desequilibrio desfavorable para los ingresos o el abasto y de incremento de los precios modificaba la ecuación en detrimento de las condiciones de vida. Como lo hemos mostrado esto sucedió durante el tránsito entre los siglos XVIII y XIX, convirtiendo a esos años es una muestra excepcional para observar los distintos puntos de vista que se suscitaron entre los sectores sociales de Cartagena y su provincia sobre los jornales, el alto costo de vida, acerca de los cambios que se estaban operando en las relaciones entre productores, intermediarios, comerciantes, autoridades y consumidores, y sobre los controles establecidos por las autoridades para evitar el acaparamiento y la especulación.

En la documentación de archivos el descontento es más evidente entre la jerarquía eclesiástica y altos y medios funcionarios de las instituciones, los que elevaron representaciones antes las altas autoridades del virreinato en las que se quejaban por ver disminuidos el nivel de vida por culpa de la carestía. No es el tema de este artículo, pero traerlo a colación

sirve, tanto para deducir lo que vivían los sectores bajos de la población, como para establecer algunos contrastes. En distintas ocasiones y a título individual los sectores que vivían de ocupar cargos en las instituciones del Estado o que trabajaban para estas, expresaron sus preocupaciones por la no correspondencia entre los sueldos, el estatus, la intensidad del trabajo realizado, el costo de vida y las expectativas sociales. Desde gobernadores provinciales, pasando por jerarcas de la iglesia, continuando con burócratas medios y menores y hasta oficiales del ejército y milicias, enviaban representaciones a sus inmediatos superiores en las que mostraban las dificultades que atravesaban debido a que sus ingresos no cubrían las necesidades correspondientes a la posición social y los cargos que ocupaban, como por la no equivalencia entre la intensidad de las labores y los sueldos[28]. En 1770 los miembros del cabildo eclesiástico consideraban que, por la carestía y escasez de abastos en la ciudad, las personas de bien, para mantenerse, necesitaban de 20 reales diarios[29], y treinta años después volvían a declaraban que,

> [...] por el subido precio que han tomado en esta plaza y provincia todo género de alimentos y ropas de diez años a esta parte que se ha estado sufriendo guerras continuas [...] suspendiéndose por esta causa el giro y comercio con la de España de donde se provee de sus géneros, algunos bastimentos indispensable a su subsistencia, quedando el único recurso a los brutos del país que por lo mismo del socorro a que aspiran todos, se han puesto en alta estimación y demasiadamente caros, estaban precisados los señores exponentes [miembros del Cabildo] a la indispensable necesidad de impender dobles gastos en sus casas y personas de los que hacían en época anterior al año de noventa que empezó la guerra [...][30].

En 1809 nuevamente la jerarquía eclesiástica se quejaba porque el aumento del costo de vida había reducido la capacidad adquisitiva de las rentas que le tenía asignadas la corona desde 1777. Si para fines comparativos reducimos estos ingresos

a reales y los convertimos a gastos diarios, los capitulares de la iglesia consideraban que 30 reales por día no les alcanzaban para llevar con decoro las necesidades que sus cargos les demandaban y para mantener al tren de personas a las que brindaban alimentos, pues además de la alimentación tenían que cubrir la necesidad de vivir en casas de dos plantas con sus respectivos criados[31].

Otros sectores sociales consideraban que ocho reales era el rasero económico mínimo necesario para la vida decente de una familia de mediano estatus social. En 1771 dos guardas de la Aduana se quejaban porque al mes devengaban sueldos de 6,2 pesos (1,3 reales/día), y agregaban que "[...] era notorio innegable, y constante a todos, que en este país [la ciudad] no bastan ocho reales diarios para una muy estrecha pasadía [...]"[32]. En 1787 un amanuense del hospital de leprosos de San Lázaro de Cartagena, blanco pobre pero que tenía reconocimiento social en la ciudad, casado y con cuatro hijos, se lamentaba porque su sueldo mensual era de 4 pesos (32 reales), lo que representaba un jornal de 1¼ reales, que no se compadecía con el creciente trabajo que realizaba, y solicitó aumento de 8 reales por día, considerando que solo así su familia podía llevar una vida decente[33]. Años más tarde, en 1809, un regidor que conocía de abastos, al quejarse de los altos precios de los productos de primera necesidad, se refirió a que años antes en Cartagena "[...] un padre de familia [sin duda refiriéndose a un miembro de familia de los sectores medios], por crecida que fuera, [la] mantenía con ocho reales, y en el día cerrado el puerto ni con tres pesos"[34].

En principio ese rasero de 8 reales lo lograban maestros artesanos de diversos oficios ligados a los trabajos en las defensas de la ciudad y con ingresos que multiplicaban varias veces los de los peones rasos[35], los que debieron tener un nivel de vida por encima de los peones y de muchos otros artesanos que vivían de los ingresos que les proporcionaban sus

pequeños talleres. Aunque es difícil medir esta franja de la población de trabajadores, algunos indicadores registrados en libros de alcabalas, como el pago de ese impuesto por concepto de compraventa de algunos esclavos, bienes inmuebles urbanos y la creación de pulperías, indican que gozaban de cierta holgura económica. Otros sectores con ingresos de 4 reales en adelante, también debieron tener un mejor nivel de vida que los peones.

Pero además de la alimentación, las prioridades del presupuesto familiar también comprendían los gastos en compra de agua potable, pago de vivienda y vestimentas, el alumbre, la leña para la cocina. A diferencia de muchos integrantes de la tropa y de la marinería, la gente del común tenía que velar por la manutención de sus unidades familiares, las que variaban en tamaño y composición. Basados en el censo de 1777 los estudios hasta ahora adelantados sobre las familias en esta ciudad han señalado la existencia de una alta proporción de hogares mononucleares (padres e hijos), con números de personas que variaban de acuerdo con la condición socio-racial de las familias. También se ha resaltado la presencia de un grueso número de madre solteras, lo que implica, de acuerdo al género y la edad de los hijos, el diseño de estrategias de supervivencia un poco distintas a las de los hogares en los que estaba presente el padre que, desde el punto de vista de lo ideal, debía garantizar el sostenimiento del hogar.

Los salarios de los trabajadores libres que contrataban con particulares y con las instituciones militares, guardaban una relación con la naturaleza de las labores y la capacidad técnica, el peso de las costumbres, la valoración que aquellos hacían de sus trabajos, prestancia, experticia y de las condiciones físicas del trabajador. La precariedad de la información de archivos en cuanto a los trabajadores manuales en parte puede subsanarse tomando en cuenta las peticiones de diversos funcionarios que laboraban en las instituciones exigiendo

mejoras en sus sueldos, pues contienen elementos del mundo mental colectivo que podemos asumir como compartido por diversos sectores sociales. El que ese vínculo solo comience a aparecer durante el último cuarto del siglo XVIII quizá se deba al hecho de que más allá de las variaciones momentáneas de los precios, hasta mediados del decenio de 1780 la estabilidad de estos se correspondió con la de los salarios. Y esto tuvo sus implicaciones sociales y culturales pues la relativa estabilidad de salarios y precios pasaba a formar parte del repositorio de las costumbres, las que en el caso de contratos con particulares eran argüidas, tanto por los operarios al momento de hacer un reclamo por consideran que se intentaba recompensar por debajo del rasero aceptado las labores desempeñadas durante una jornada, o, en caso contrario, por quienes contrataban mano de obra cuando se pretendía cobrar jornales más altos de lo estatuido por la costumbre o por los aranceles emitidos por las autoridades competentes señalando jornales y honorarios.

Pero para finales de ese siglo, tanto empleados oficiales como los particulares que contrataban la mano de obra empezaron a demandar con mayor insistencia que sueldos y jornales estuvieran en relación con la jornada e intensidad del trabajo ejecutado y con el estatus de las personas. Ambos argumentos se presentaron en las solicitudes de aumento de sueldos por parte de algunos funcionarios públicos que vieron incrementar las labores que desempeñaban. Y en muchas ocasiones los funcionarios apoyaban sus solicitudes en el conocimiento que tenían sobre lo que devengaban sus congéneres de oficios de otras colonias y hasta en España[36]. En los contratos entre trabajadores y particulares también intervenía las negociaciones entre las partes, aunque no estaban exentas de conflictos, lo que no sucedía en la determinación de los salarios de quienes trabajaban en los distintos sistemas de defensas. En 1772 el capitán de un barco particular se quejó ante el comandante del apostadero de la marina al considerar exagerados los jornales

exigidos por los trabajadores de la maestranza de carpinteros y calafates que carenaba embarcaciones particulares, cobrando los oficiales un jornal de 16 reales. Y cuando se trataba de dar fuego al casco de la embarcación para ablandar el alquitrán y sebo que se utilizaba con estopa para sellas las junturas de las maderas, por ser este un trabajo continuo en el ocupaban las dos horas de descanso que dedicaban a almorzar y reposar, cobraban 4 reales más. En total 20 reales por día. Como el comandante del apostadero consideró justa la queja del capitán y reconvino a los trabajadores, estos acudieron ante el gobernador de la plaza quien les dio la razón. Las consultas llegaron hasta el virrey del momento quien pidió el concepto del comandante del apostadero. Este exigió que se aplicara el reglamento que regía a las maestranzas en los puertos de La Habana y Veracruz[37].

Dos litigios de 1776 y 1801 en torno a los honorarios cobrados por los maestros mayores[38] de carpintería y albañilería de la ciudad por dictaminar, por encargo del cabildo de la ciudad, acerca del estado de bienes inmuebles que amenazaban con desplomarse, permiten conocer algunas aristas del pensamiento de personas pudientes y trabajadores sobre la remuneración que debía recibirse por la jornada de trabajo. En ambos casos las labores de peritajes se realizaron durante algunas horas a cada una, pero cobraban por jornada. Los propietarios no estuvieron dispuestos a pagar la suma exigida. Sus argumentos podemos resumirlos así: solo se debe pagar por el tiempo trabajado; otros oficiales de albañilería y carpintería cobraban solo 10 reales por la jornada diaria de seis de la mañana a seis de la tarde. Su propuesta era solo cancelar el trabajo de mediodía. Para los propietarios la costumbre era de 10 reales por jornada de trabajo. Por tanto, no podía pagar a los maestros mayores el tiempo que no habían trabajado[39].

Los maestros mayores pensaban que eso violaba una costumbre, y desmeritaba sus capacidades laborales, que estas no

eran menos de otros oficios que, como la medicina y la cirugía cobraban sumas parecidas a la exigida por ello. Decían que, el cobro de cuatro pesos por cada casa era por la preparación alcanzada y no solo por el tiempo trabajado[40]. Testigos citados por los maestros (escribanos y personas a quienes habían hecho avalúos) concordaron en que cuatro pesos por casas era la costumbre[41]. En auxilio del propietario el procurador general de Cartagena consideró que la tasa de 0,5% que cobraban los maestros mayores era exagerada y solicitó que se le mostrara el arancel y en caso de no existir con base en qué criterios se estableció esa tasa[42]. Para el abogado representante del propietario de los inmuebles,

> [...] la costumbre, para que merezca el nombre de tal, y pueda observarse, aun siendo introducida por todo un pueblo, debe ser formada con recta razón, no contra la ley de Dios, ni contra señorío, ni contra el derecho natural ni contra el bien común del lugar donde se establece, y debe introducirse un gran acuerdo y cordura, y no por error, ni por mera voluntariedad, ni por otro motivo que sea derecho y recta razón, de modo que si de otra suerte se quisiere entablar, no será y legítima costumbre, sino un pernicioso abuso en daño de todo el pueblo, de la misma justicia [...][43].

Pensaba que la costumbre alegada sobre los derechos que recibían los peritos no cumplía con las exigencias antes planteadas:

> [...] no puede ser fundado en recta razón el que a unos avaluadores que las más de las veces son de inferior condición, por un corto trabajo de apreciar las cosas que se le ponen a la vista, sin el menor riesgo ni peligro que sea de su cargo en la cosa apreciada [...] se les haya de satisfacer el 1% de lo que montaren todos los bienes apreciados o el medio por ciento, mayormente cuando en semejantes aprecios, es lo regular que muy corto tiempo se ocupa, y casi por diversión ejercen ese oficio, porque esto lo repugna la razón arreglada, teniendo presente que la merced o paga ha de ser correspondiente al trabajo, y arreglado su premio a las circunstancias del sujeto que le ejerce, considerada la estimación del mismo trabajo, y atendiendo los riesgos o peligros que puede haber

en él, ni tampoco puede ser semejante costumbre conforme a la ley de Dios, al derecho natural y al bien común. No a ley de Dios porque aunque está ordenado que se le haya de pagar a cada uno su trabajo, ya se sabe que esto ha de ser correspondiendo la paga al trabajo, pues así se verifica aún en el orden sobrenatural, de modo que según el mérito así le corresponde el premio, y por eso no todos los bienaventurados gozan de iguales grados de gloria, sino unos más que otros según sus virtudes. Lo que no se verifica en la satisfacción de uno o medio por ciento del valor de los bienes que se apreciaren por la grande desproporción que hay del trabajo que voy hablando a la paga que de contrario se pretende [...] no al derecho natural porque según enseñan los autores fundados en varios textos canónigos y civiles, del mismo modo pide que el premio o salario haya de ser correspondiente al trabajo [...][44].

Pese al consenso obvio en torno a que desde las postrimerías del siglo XVIII y durante el primer decenio del siglo XIX la producción agrícola y ganadera se vio afectada por seguidos periodos de intensas lluvias con inundaciones y de sequías, entre diversos sectores sociales y entre algunas franjas de las autoridades centrales del virreinato también se creía que había acaparamiento y especulación con los productos y sus precios. Un comerciante entrevistado de forma reservada para que opinara sobre la situación de escasez vivida en 1808 culpó "[...] al manejo codicioso y detestable del teniente del gobernador de Lorica, don Agustín García, y otras personas empleadas en tan abominable comercio, permitiendo la extracción de víveres bajo el pretexto de socorrer a Portobelo y otros destinos, para venderlos a precios excesivos en Jamaica y demás islas de los enemigos [...]"[45]. En 1808 otro comerciante de Lorica dio algunas claves para entender lo que estaba pasando en las poblaciones del bajo Sinú, principales centros de acopio y de aprovisionamiento de la plaza de Cartagena. Según las declaraciones del comerciante y cosechero de Lorica interrogado por regidores del cabildo de Cartagena, en los puntos de producción del bajo curso del río Sinú y sus alrededores, una fanega de maíz se vendía a 4 reales. Cuando llegaba a Lorica,

costaba 6 reales. Y en tiempo de escasez a 8 reales. Y luego en Cartagena se vendía a 18 reales. Que hacía algunos años que la arroba de carne salada, tanto en Lorica como en los demás sitios, costaba 12 reales. Pero que en 1808 costaba 16 reales. Y en ese año se vendía en Cartagena a 24 reales. El declarante consideraba que este último precio era exorbitante pues aún comercializada a 18 reales dejaba grandes ganancias. En época de abundancia en Lorica una gallina costaba 1½ real, y en la escasez, 2 reales, y en Cartagena se vendía a 3 reales. En aquella población, cuando había abundancia 4 huevos valían un cuartillo y en escasez, 3 huevos se vendían por ese mismo valor. Un pollo costaba medio real. Antes la miel costaba 10 reales la botija, y en 1808 a 16 reales, y en Cartagena se vendía a 24 reales. En tiempos de abundancia el queso costaba 12 reales la arroba, y en la escasez de 1808 valía 20 reales la arroba, y en Cartagena 24 reales. Antes la manteca de cerdo costaba 8 reales la botijuela, y en 1808 costaba 20 reales, y en Cartagena 24 reales, y que aún en escasez vendida a 14 reales dejaría ganancias[46]. Escasez, abundancia, almacenamiento, transportes y especulación intervenían en el valor final de los productos que llegaban a Cartagena.

El pensamiento del común de las gentes podemos conocerlo gracias a la representación de 1804 elevada a las autoridades por varios vecinos pobres de Mompox, en la que dieron mayores detalles sobre el por qué las condiciones eran favorables para el abaratamiento del precio de los productos. Entre esas razones estaba la "pacificación" de los indios Chimilas, que durante siglos habían dominado buena parte de la margen oriental del bajo curso del río Magdalena dificultando el tráfico por esta arteria y entre ambas márgenes del río. La pacificación había creado condiciones más favorables para el transporte de los hatos de ganados que provenían de las zonas centrales de la provincia de Santa Marta con destino al consumo de Mompox y Cartagena. Consideraban que esto de-

bía incidir en la baja de los precios pues ya era posible la libre utilización de los playones del río por parte de los ganaderos, y, por tanto, el engorde de las reses en épocas de verano. De igual forma aducían que existía un abaratamiento en los costos de la mano de obra dedicada a la vaquería, la mejoría en los caminos para el transporte de los productos agrícolas o el costo del transporte de estos por los caños y ciénagas de esa zona. Además, en ese contexto de mejoría de los transportes y de la seguridad, no se explicaban cómo podía haber aumentado los precios del pescado cuando este era abundante en los ríos Magdalena y Cauca y en los caños y ciénagas. Asimismo, decían que en el área de La Mojana se seguía cultivando arroz en grandes cantidades y que su transporte hacía Mompox continuaba haciéndose por vía fluvial. Concluían que la especulación y la falta de control de las autoridades era lo que explicaba el aumento desorbitante de los productos de consumo básicos, y mostraban que esto estaba generando una situación social de miseria entre algunos sectores de la población momposina[47].

Y estos razonamientos que desde distintos puntos de la provincia culpaban a los acaparadores y especuladores por la escasez y carestía, también se hicieron presentes entre el común de las gentes de Cartagena. Las opiniones de estas las sintetizó en 1808 el regidor Santiago González, contratista de provisión de alimentos del apostadero de la marina, encargado por el cabildo para que hiciera las averiguaciones y presentara un informe. Este comunicaba que entre el común se decía que se trataba de una escasez artificial producida por los acaparadores. Vale la pena citar parte de este informe porque nos pone al corriente de la sensibilidad popular frente a esta situación:

> A varias causas atribuye el pueblo la escasez, pero sus conversaciones indican de hechos, que el gobierno y diputación de abastos ha querido averiguar [...] Se ha atribuido con variedad a monopolios dentro de la ciudad, las compras que se suponen hechas en los sitios de cosechas por sus propios vecinos, y tras con dineros de algunos de esta plaza, a inte-

ligencia del Teniente de Gobernador de Lorica, a extracciones desde el río Sinú, a la precisión de convoyes, a la falta de canoas, y a la provisión de víveres del Apostadero[48].

Las razones de esta situación han sido debatidas por algunos historiadores de la economía, quienes han constatado que durante la segunda mitad del siglo XVIII se padeció un proceso inflacionario debido el aumento de la producción y de la circulación de metales preciosos, unido a las políticas económicas borbónicas y de los cabildos de los municipios, como también al crecimiento de la población[49]. Esto favoreció al sector agropecuario y a los comerciantes por la vía del encarecimiento de los productos de primera necesidad. Pero a su vez, el sector agropecuario se vio limitado para responder de manera satisfactoria al aumento de la demanda debido a las restricciones que imponían las precarias condiciones tecnológicas de la producción agrícola y ganadera y los medios de transportes.

Pero para la elite de la ciudad representada en el Consulado de Comercio y en cabildo la solución a todos esos problemas radicaba en poner fin a los impedimentos establecidos por la política de la corona de negar permisos para entablar un comercio regular con países amigos, lo que se había hecho en determinados momentos del siglo XVIII, y reforzada desde 1786 en adelante cuando se permitió con alguna intermitencia el comercio con otros países, en especial de artículos como la harina de trigo, arroz y las carnes de res y cerdo en tasajo[50], que se trajo en grandes cantidades con destino a los colonizadores del Darién y al apostadero de la marina[51]. En un contexto de escasez y carestía como las vividas durante el decenio de 1800, esto se convirtió en un consenso entre todos los sectores de la sociedad, como se puede leer en los informes, representaciones y peticiones elaboradas en 1809 por solicitud del cabildo. En ese año, hacendados, comerciantes, coseche-

ros, panaderos, cabildantes, autoridades, administración de aduana, oficiales de las cajas reales, gobernador y su teniente, alta oficialidad del Regimiento Fijo, alta oficialidad del apostadero de la marina, oficialidad de milicias blancas y pardas, todos solicitaron al unísono que se permitiera la importación de alimentos e hierro para paliar la difícil situación[52]. Para ello se comparaba la calidad y los precios de los alimentos importados con los producidos y traídos de las provincias andinas neogranadinas para mostrar la conveniencia de esa solicitud. La discordia era con el Tribunal de cuentas de Santa Fe de Bogotá, encargado de velar por el incremento en los recaudos de las cajas reales y la buena inversión de estos.

Ahora bien, debe distinguirse entre estos procesos económicos, las maneras como intervenían las autoridades, las formas cómo los distintos sectores sociales se representaban lo que estaba sucediendo y, por último, las consecuencias sociales de estas representaciones. Los historiadores sociales de forma espontánea explican estas situaciones a partir de la interpretación culturalista aportada por el modelo teórico de la economía moral de la multitud elaborado por el historiador inglés E. P. Thompson[53], diseñado para explicar cómo en la sociedad inglesa las gentes se representaban la economía, en especial el abasto en el mercado, y las relaciones entre los distintos grupos sociales y las instituciones. Según este modelo las relaciones en el mercado estaban atravesadas por unas consideraciones morales que vinculaban a las autoridades, las elites y la iglesia con los vendedores y compradores, regulándose el mercado no por los principios de la oferta y la demanda sino por una especie de economía del bien común. Una de las variables centrales de este modelo es los que Thompson llamó la “conciencia del consumidor”, queriendo decir que las relaciones compradores-vendedores eran de cara a cara, y los consumidores conocían las calidades de los productos y el estado de las cosechas, y por tanto los posibles precios. Por

eso, cuando estas regulaciones morales se violaban por vía del aumento en el precio de los productos de la canasta familiar y por el acaparamiento, la conciencia del consumidor se expresaba en protestas que asumían distintas vías. En la base de todo esto Thompson puso unas aprensiones del común de las gentes en torno a qué era y que no era legítimo en cuanto a la comercialización de aquellos productos fundamentales para reproducir la vida. Y este hecho es fundamental porque permite ver que el mercado también era un campo de conflictos.

No cabe duda de que durante el tránsito entre los siglos XVIII y XIX encontramos algunos elementos del modelo de la economía moral en la sociedad neogranadina, en lo que tiene que ver con la economía de mercado, los precios de los artículos de primera necesidad, las funciones reguladoras de las autoridades y las aspiraciones de ganancia de los comerciantes. Sin embargo, hay muchas especificidades propias del mundo hispanoamericano, en lo relacionado con el arsenal de ideas que llevaba a la protección que la monarquía brindaba a sus vasallos. Sobre esta protección Enriqueta Quiroz ha propuesto la hipótesis de que entre los siglos XVII y XVIII uno de los fundamentos teóricos de la corona era un proteccionismo que la obligaba a administrar justicia con base en el principio del bien común. El rey hacía confluir la disparidad de intereses gracias a, por un lado, políticas de protección al consumidor mediante normas que en principio debían garantizar el abasto y bajos precios, y, al mismo tiempo, dejando márgenes para las necesidades de ganancia de los comerciantes que las alcanzaban aprovechando el juego entre la oferta y la demanda de productos[54]. Las disputas entre oferentes y demandantes eran frecuentes como se puede leer en las medidas que desde la temprana colonia promulgaron las autoridades de Nueva España para evitar los efectos perniciosos de los acaparadores e intermediarios. Durante mucho tiempo la corona y las autoridades habían logrado mantener cierto equilibrio entre

la protección que ofrecían y la puja de los comerciantes para lograr que los precios fuesen determinados exclusivamente por las libres relaciones entre la oferta y la demanda[55]. Pero al final los contrapesos entre esos intereses empezaron a desbalancearse a favor de los beneficios privados.

Los distintos conflictos suscitados en torno al abasto y al comercio de artículos de primera necesidad revelan los sustratos de jurídicos y culturales desde los cuales las autoridades pretendían, muchas veces de forma inútil, ejercer control contra los especuladores con el abastos, los precios y las pesas y medidas. El arsenal de los argumentos de quienes defendían el control de precios y medidas por parte de las autoridades comprendía, desde una combinación de un fundamento religioso con el de la tradición normativa castellana, como lo ha estudiado Enriqueta Quiroz para el caso de Ciudad de México[56], hasta las ideas de los conocedores de la economía política moderna.

A finales del siglo XVIII en la Nueva Granada empezó a tomar fuerza entre esos agentes económicos una concepción de la economía que demandaba que el abasto y los precios de los alimentos se liberaran de cualquier consideración moral y de intervención de las autoridades, y que se dejara al libre juego de la oferta y la demanda[57]. En 1808 el hacendado Andrés Gómez Mármol trajo a Cartagena desde su hacienda situada en Majagual 70 botijas de arroz y 20.000 plátanos, con el propósito de vender la cuartilla (¼ de arroba, o 6,25 libras) de arroz al precio de 3 reales, y 4 plátanos por un cuartillo. Los fieles ejecutores del cabildo pretendieron obligarlo a que el valor del arroz fuera de 2 reales y que vendiera 6 plátanos por un cuartillo. Gómez Mármol señalaba que en época de escasez los hacendados-cosecheros tenían que aprovechar para subir los precios, y así compensar los tiempos de abundancia que obligaban a bajarlos. Argumentaba que no era un intermediario especulador sino un productor. Consideraba que las autoridades no debían intervenir y que debían dejarlos en libertad para regular los

precios de acuerdo con la relación entre la oferta y la demanda. El gobernador terminó cediendo a la petición de Andrés Gómez Mármol y estableció diferencia de precios para los productos de los cosecheros-comerciantes y para los comerciantes intermediarios[58]. Gómez Mármol señaló que en época de escasez los hacendados-cosecheros tenían que aprovechar para subir los precios, y así compensar los tiempos de abundancia que obligaban a bajarlos. Pero la exposición de Andrés Gómez también da a entender que para los productores era mucho mejor mantener la oferta hasta ciertos límites que les permitiera sostener razonables precios de mercado de acuerdo con sus intereses[59].

Y en ese año, Sebastián González (comerciante, hacendado, contratista de alimentos con el apostadero de la marina y regidor perpetuo de Cartagena) rechazaba las acusaciones del común de las gentes sobre que en la base de la carestía estaban los acaparadores y especuladores: "[...] se han hecho pesquisas acerca de todo, sin hallar pruebas de los monopolios, de las compras vociferadas, ni de las inteligencias del teniente de gobernador, solo se ha justificado la extracción que resulta inculpable por ser con destino a Portobelo [...]"[60]. Sin embargo, la credibilidad del informe de Santiago González fue puesta en entredicho por los asesores del virrey Amar y Borbón. En ese año le informaban al virrey que el cabildo de Cartagena le exigió a aquel que hiciera sus compras dentro de los términos de la ciudad, y que ningún asentista podía ser regidor. El asesor del virrey le informaba que González tenía ganancias exorbitantes con ese contrato y que en Cartagena se decía que pasaban de 90.000 pesos anuales.

Es de imaginar el impacto negativo sobre la economía familiar de los jornaleros tanto de la carestía de los artículos de primera necesidad, del cierre de los frentes de trabajo, y del estancamiento de los jornales a comienzos del siglo XIX. La parálisis de las obras en los sistemas defensivos de la ciudad

empezó a sentirse desde mediados de 1809. Como es común en estos casos, la relación entre desempleo, alto costo de vida y estancamiento de los salarios debió generar situaciones de inconformidad entre los trabajadores de la ciudad. Algunos informes oficiales dejan ver entrelíneas que existía inquietud entre el vecindario por lo que estaba sucediendo. Manuel Mariano de Blaya, comisionado por el virrey Amar y Borbón para averiguar lo que sucedía, en 1808 decía haber recibido varios escritos de anónimos en los que se hacía eco de las quejas de los infelices. En otras partes del virreinato de la Nueva Granada también existía la idea de que Cartagena era la ciudad más cara. En un pleito judicial de 1795 por la propiedad de unos bienes inmuebles en capellanías y de unas becas para estudiantes entre los colegios del Rosario y San Bartolomé de Santa Fe de Bogotá, y el Colegio Real y Seminario Conciliar San Carlos Borromeo de Cartagena, el fiscal de la capital virreinal reconocía las diferencias de las capacidades de abastecimiento entre esas ciudades:

> Si los víveres valiesen en aquella plaza a los mismos precios que en esta ciudad, podrían acaso cumplir con dar el Colegio de San Bartolomé los 70 pesos anuales, y el del Rosario los 60 pesos, que hasta ahora han invertido en la manutención de los patrimoniales de allí que han venido acá hacer sus estudios con el auxilio de las insinuadas becas [...] pero siendo allá más caros, como lo son y es constante, ya por no ser algunos de ellos tan abundantes, como en esta capital, y sus contornos, ya por la multitud de gentes forasteras que continuamente entran a la ciudad y los consumen, debe ser la asignación mayor, y cuando no de 150 pesos [...][61].

Y uno de los procuradores de Santa Fe de Bogotá que en ese año defendía la causa del Colegio Seminario de Cartagena, comparaba los precios y posibilidades de provisiones entre esas ciudades, de la siguiente manera:

> [...] allí [Cartagena] la arroba de carne de vaca fresca cuesta cuando menos 8 reales y aquí [Bogotá] cuando más 6 reales. La salada allí cuando

más barata 12 reales, y aquí la más cara 9 reales. La de cerdo es allí de a 12 a 16 reales arroba cuando menos, y aquí computadas sus piezas para no venderse al peso resulta casi un tercio menos. Allí no hay corderos, cuyo uso es común, y más barato que la vaca. Por consecuencia, los sebos y mantecas son aquí a más cómodos precios que allí. En verduras y menestras no tiene comparación. Esta mayor abundancia en especies y cantidades que allí, donde no hay verdadera equivalencia a las turmeras que por baratas, tanto llenan las ollas de las comodidades, y aunque puede acercarse el plátano, no lo permite su dulzura [...][62].

Aunque se le haya en el siglo XVIII, fue en el XIX cuando consideraciones morales sobre la equidad y la justicia, inspiradas en un cristianismo de implicaciones sociales, que más que preocuparse por la idea de la salvación última pensaba en ciertos valores y prácticas que obligaban a los hombres, al conjunto de la comunidad y a las autoridades e instituciones, en una relación de protección mutua, establecida de arriba hacia debajo de la pirámide social. Por eso la condena al agio se transformó en una condena a la explotación del trabajo, recriminación en la que se involucraba casi todas las fuerzas sociales. Alrededor del trabajo y de su defensa como única propiedad con que cuenta el trabajador moderno, se desarrollaron lenguajes específicos: el lenguaje valorativo, cargado de máximas morales sobre las virtudes del trabajo; los lenguajes sociológicos, económicos y jurídicos, con sus tecnicismos que de formas elementales son apropiadas por los trabajadores y los emplean cuando las circunstancias lo ameritan. Estos lenguajes, las explicaciones del abogado, la intervención de las autoridades, los enfrentamientos con la fuerza pública, crean situaciones y estados mentales colectivos propicios para que el trabajador comprenda que su suerte está ligada a las suertes de muchos otros, que se viven circunstancias parecidas y que la protesta colectiva es un buen recurso. Se trataba de un mundo de consideraciones de naturaleza política y moral en torno a las relaciones entre los grupos sociales y sobre el correspondiente estatus social de los ejer-

citantes de los oficios manuales urbanos. Asimismo, se construían unas expectativas sobre el consumo, determinadas por las costumbres, la continua escasez de dinero y unas valoraciones culturales sobre los productos que se consumían y usaban. Por eso, los sectores subordinados urbanos esperaban del Estado la expedición de medidas dirigidas a regular las relaciones mercantiles para así garantizar el de subsistencia; se trataba de una visión moral de las relaciones económicas por parte de esos sectores fundamentada en la expectativa de que las clases altas, el Estado y la iglesia debían proteger su nivel de subsistencia y garantizarles sus mínimos derechos sociales[63].

En esta dirección, los códigos de policía del siglo XIX contenían normas que obligaban a las autoridades a establecer y a controlar los precios, regulando que los productos de consumo diario se vendiesen primero y hasta determinadas horas al detal y prohibiendo realizar transacciones, aún lejos del perímetro urbano, que conllevasen a su acaparamiento por pocas personas. El establecimiento del modelo económico liberal y la ideología de la libre iniciativa empresarial que lo acompañó, obligatoriamente introdujeron cambios en esa visión económica tradicional. Los cambios operados en torno a lo que se consideraba "acaparamiento y especulación" así lo indican, pues mientras que el código de policía de 1828 establecía como tope mínimo una arroba de carne una botija de arroz o fríjol, media fanega de maíz, 50 plátanos, una docena de ñames, una botijuela de manteca, los códigos de la segunda mitad del siglo XIX estipularon como rasero mínimo del comercio al por mayor las cantidades de 50 kilogramos de carne, ñame, arroz, fríjol, maíz y más de 100 plátanos, 100 libras de grasa[64]. Además, en los códigos de policía expedidos en el Estado y Departamento de Bolívar entre 1857 y 1891 estos controles solo se especificaron para "... los casos de escasez notoria o de grave necesidad pública", reconsiderándose, con relación a las disposiciones anteriores, lo que era el comercio al por mayor.

Aun así, por el peso de la costumbre que no se podía hacer a un lado por una disposición legal, las autoridades continuaron ejerciendo el control sobre el abasto público. En 1866 el alcalde de Barranquilla, David Pereira, notificó al Concejo Municipal que en el Puerto Real (sitio de mercado) varios individuos habían establecido barracas y se dedicaban a "... monopolizar los elementos de primera necesidad; que esas compras las hacen en horas inhábiles, es decir, por la noche, trasbordando los efectos que compran, ya maíz, plátano, arroz, etc." y se quejó porque las disposiciones oficiales tenían pocos efectos para evitar esa arbitrariedad. La conclusión del alcalde es muy significativa para lo que estamos analizando: "Señor Presidente, a simple vista parece que la industria es libre, pero los miembros de la Corporación que dignamente presidís, son los legítimos delegados del pueblo, y el Alcalde su representante ejecutor de la ley... están en el deber de velar por las comodidades de sus comitentes y para cortar estos abusos y para que el usurero no esquilme la sangre del infeliz...". Tres meses después volvió a insistir en el tema sugiriendo la necesidad de establecer fuertes impuestos a los comerciantes dedicados a la reventa de productos de primera necesidad, "como se había hecho con el maíz con resultados benéficos"[65]. Aunque durante todo el primer siglo de la república el Estado remataba en subasta pública el comercio de carne de res y cerdo, las especificaciones legales sobre los precios estuvieron presentes; también se reglamentó la introducción de productos básicos de la canasta familiar y otros, tales como "... miel, panela, maíz en tuza, maíz desgranado, azúcar, café, cacao, millo, cocos, sal, dulces, ñame, casabe, etc.", la que era realizada por pequeños productores quienes debían pagar impuestos sobre la venta al público[66]. En la condena a la especulación con los productos de primera necesidad, pesaban más estimaciones de orden moral que simples percepciones de las relaciones económicas entre los sectores sociales, al considerársele inmoral porque

rompía cierto equilibrio en el tradicional nivel de vida de los sectores subalternos[67]. Desconocemos si se realizaron protestas enardecidas, pero de lo que si hay seguridad es que corría el rumor sobre los malos procederes de tal o cual comerciante a quien se le acusaba de ladrón y estafador, estableciéndose una censura que terminaba con un retiro de la clientela.

El mundo de representaciones y expectativas construidos en torno al salario se alimentaba de la mentalidad política que hemos descrito y de la manera como eran percibidas las relaciones entre los grupos sociales. Ante la opinión pública y en sus negociaciones con los empresarios los trabajadores siempre fundamentaron sus argumentos comparando el salario real con el costo de los principales artículos de la canasta familiar, y lo que eso implicaba en el mínimo decoro de la vida del trabajador. A esa relación le fueron agregando nuevos factores para realizar el cálculo, como era la intensidad de la jornada laboral (negociaciones sobre horas extras y la duración de la jornada diaria de trabajo), condiciones laborales y las exigencias que iba planteando la vida moderna. Sin embargo, la argumentación de los trabajadores descansaba sobre unas valoraciones y justificaciones que iban más allá de las solas razones económicas, aunque para los años 1920 las fueron introduciendo en sus discursos. Por ejemplo, tres razones justificaron la huelga de febrero de 1910: la más obvia, el alto costo de vida; el hecho de que los braceros llevados a Calamar estaban ganando $0,80 ($0,60 de jornal más la alimentación que la calculaban en $0,20 por día); y el que "... las Empresas venían cobrando al comercio ochenta centavos por descarga de cada tonelada, y a los braceros, que son los que hacen la descarga, no les paga sino sesenta, con lo cual percibían dichas Empresas una utilidad de 20 centavos en cada tonelada. Simplemente una nueva explotación del músculo"[68]. Y en este motivo había una enorme carga de censura moral a lo que se consideraba "avaricia" que atentaba contra lo que las gentes

concebían como un consenso implícito en torno a los derechos de los pobres a una remuneración que sirviera para llevar una vida “pobre, pero digna”.

Los orígenes de esta mentalidad se hallan en la sobreposición de diversos estratos históricos de la mentalidad popular que involucra la manera de concebir sus relaciones con el gobierno, la iglesia y los notables. Por una parte, la tradición política colonial que asociaba el buen gobierno al principio normativo y consuetudinario del “bien común”: el buen gobierno es el que vela por el bienestar comunitario y de ahí deviene su legitimidad. Esto, para ciertas circunstancias se expresaba en normas legales que intentaban controlar el deseo desmedido de riqueza por procedimientos que lesionaban las formas como las comunidades satisfacían sus necesidades, como las consagradas en los códigos de policía del siglo XIX contra el acaparamiento y la especulación con artículos de primera necesidad. Cuando entraron en desuso por las reformas liberales de mediados del siglo XIX la censura moral colectiva obligatoriamente no le siguió los pasos y continuó operando desde distintos ángulos de la mentalidad colectiva. Las usuales censuras de la prensa de esa época a lo que se consideraba una insensibilidad social de algunos empresarios con relación a las necesidades elementales de los trabajadores, era un claro reflejo de una mentalidad colectiva compartida por muchos sectores en torno al jornal que debía retribuir al trabajo. El General Aurelio de Castro, quien no escondía sus simpatías con las inconformidades y protestas de los trabajadores, representándolos en las negociaciones en las huelgas generales de 1910 y 1918, agregó la costumbre como elemento legitimador de la protesta:

> Los peones que trabajan en los muelles de esta ciudad se declararon en huelga: reclaman un aumento de salario. Un peón gana aquí, *ahora*, sesenta pesos (papel moneda) diarios por diez horas de trabajo agobiador. *En esta ciudad ha ganado siempre un peón, ochenta centavos oro por algunas horas menos de las que ahora trabaja... No vemos por qué se debe pagar*

> *ahora, menos de lo que antes se ganaba*. Anteriormente era más barata la vida en esta ciudad. Esa circunstancia no constituye, en justicia, razón para disminuir el salario a los peones... [y días después volvió a insistir] ochenta centavos oro piden los trabajadores de los muelles de ferrocarril, por diez horas de labor... *Es, repetimos, lo que siempre ha ganado aquí un peón, desde tiempo inmemorial*. Justo que se le atienda... el pueblo está agobiado por la pobreza... los hombres que se han declarado en huelga, es un pedazo de pan -lo que piden- para sus familias hambreadas, un poco de lumbre para sus hogares sin fuego la mayor parte del tiempo[69].

Por tanto, en un contexto de protestas y de discursos que las justifican, la costumbre consagraba unos derechos de los trabajadores que indicaban que el salario nominal puede mantenerse estático, más no descender. Es la razón argüida por A. de Castro para justificar la petición de los trabajadores de pasar de $0,60 a $0,80 por diez horas diarias de labores: "*En esta ciudad ha ganado siempre un peón... Es, repetimos, lo que siempre ha ganado aquí un peón, desde tiempo inmemorial... No vemos por qué se debe pagar ahora, menos de lo que antes se ganaba*". Los trabajadores sacan buen provecho de un consenso social y lo imponen como norma allí donde los empresarios no tenían más alternativa por no existir una sobreoferta laboral. Y el apelar a las costumbres locales en un siglo XIX en el que aún no existe un mercado laboral homogéneo, era muy común. Así, entre las disposiciones laborales contenidas en el Código de Comercio Marítimo expedido por el Gobierno Nacional en 1870, estaba la de los contratos por escrito llevados en un libro y firmados por los tripulantes, en el que se anotaban las faltas cometidas por estos; se expedían copias a los interesados. Pero también rezaba que en caso de ausencia de contratos escritos debía procederse "*de acuerdo con la costumbre local*"[70].

Esa costumbre se expresaba en una idea en torno a lo que el común de las gentes consideraba un "jornal justo", que mínimo debía compensar el esfuerzo del trabajo. En fin, lo que el común de las gentes consideraba un jornal de subsistencia.

Ese jornal guardaba una relación directa con un rasero social que diferenciaba la pobreza de la miseria, así y muchas veces la línea de separación tendiera a borrarse. Y son costumbres operativas en la medida en que servían de arsenal ideológico para justificar la protesta colectiva y las acciones directas. La idea de tener en cuenta el consenso de las costumbres para no generar relaciones conflictivas con los trabajadores se hizo presente en la prensa en más de una ocasión a propósito de las protestas. La resistencia a las innovaciones en los hábitos de trabajo y formas de remuneración, acudiendo al acervo común de las costumbres salió a flote cuando las empresas transportadoras de capitales extranjeros quisieron someter el jornal de los trabajadores al libre juego del mercado, o transformar las formas de pago, de semanal o quincenal a mensual, como sucedió en febrero de 1921 cuando los empresarios Pineda López y Compañía intentaron introducir entre sus "viejos empleados" el pago por mensualidad vencida, llevando a la prensa barranquillera a expresar su desacuerdo:

> ... es deber del patrón estudiar las buenas condiciones económicas del empleado pues mejorando es lógico deducir que la empresa gana en servicio. [se expone a los empleados] a soportar vergüenzas de cobros inaplazables, como lo es el diario sustento [a lo que agregaba] Son empleados modelos de honradez; que toda su inteligencia la consagran al servicio de la empresa y cuidan sus intereses; que desgastan sus energías por un sueldo tristísimo que a duras penas produce un modestísimo vivir. El administrador inglés se aprovecha de su posición encumbrada para extorsionar a los empleados... ¿Cree Mr. Mardens que el empleado es una máquina?[71].

Meses más tarde El Nuevo Diario, también liberal, sostenía la protesta contra esa forma de pago y señalaba que ese sistema inglés no era apropiado para nuestra realidad, agregando a renglón seguido: "Además, no estamos en Inglaterra ni somos ingleses. Quien viene a nuestro país a comercial y a medrar en cualquier forma, debe observar la buena política de

acomodarse a nuestras costumbres, de no ir contra nuestras necesidades, y hasta respetar nuestros defectos de organización social, mientras no pueda hacer otra cosa para rodear a su comercio o explotación de simpatías”.[72].

Pero desde mediados de los años 1910 se asiste a la introducción de un nuevo discurso por parte de algunos empresarios industriales, de naturaleza más económica y que establece una relación entre la jornada laboral, la productividad del trabajador y el salario, introduciendo el salario por producción gracias a que la tecnología empleada permitía establecer una media mínima de productividad por hora. Así se intentaba estimular una competencia alrededor de motivaciones pecuniarias que debía romper las costumbres como elemento determinante del jornal sin importar la capacidad productiva. Esto se facilitará gracias a un contexto de crecimiento de la oferta de mano de obra no calificada, que les permite a las empresas abastecer sus necesidades de mano de obra en el mercado local y comarcano. Por eso, a partir de estos años se asiste a un continuo conflicto que se prolonga más allá de 1930, entre los trabajadores, los empresarios y el Estado giró en torno a la pretensión de los empresarios de someter a los salarios al libre juego del mercado, reduciéndolos en los momentos desfavorables y conservándolos estáticos en los momentos favorables.

En el transcurso de ese conflicto comenzaron a aparecer discursos acerca del salario con un contenido más sociológico y que de manera creciente se atiene más a lo que podemos llamar un “estatus de vida” construido por el progreso de la civilización. Poco a poco y algo demorado, los argumentos de la costumbre perdieron terreno frente a estos nuevos discursos. Los argumentos de núcleos de anarquistas, anarcosindicalistas, socialistas y de liberales radicales, como también la atmósfera internacional de los años 1910 que colocó la llamada “cuestión social” en un primer plano, se encargaron de introducir nuevos referentes sobre el estilo de vida moderno

(seguridad social y laboral, jornada de trabajo de 8 horas, prestaciones, descanso dominical, verter digno, disfrute del tiempo libre, etc.), lo que terminó por constituirse en un factor de presión sobre las aspiraciones salariales de los trabajadores.

Un columnista de un periódico barranquillero frente al panorama de un creciente movimiento huelguístico nacional, luego de sopesar las dificultades que afrontaban las empresas navieras y del ferrocarril, no justificó la necesidad del alza en los salarios con base en la tradición, sino en consideraciones de corte social, las que, por una parte tenían que ver la necesidad de mantener el equilibrio social con base en el bienestar común, por otro lado con una idea de una satisfactoria remuneración del trabajo asalariado sometido a explotación, que debía corresponderse, y es la última idea, con un mundo de crecientes necesidades socialmente construidas por el avance del progreso y al que tienen derecho todas las personas:

No obstante, "como toda dirección exclusiva es perjudicial al buen gobierno de las cosas humanas", los patronos debieran considerar las causas que inducen a los obreros a imponer condiciones nuevas para establecer la común armonía que debe existir entre unos y otros, tales como *las exigencias de la vida actual que se multiplican imperativamente*, las ganancias que aquellos obtienen en los mercados con la producción de éstos, *la acción que el mundo en su constante mejoramiento impone a todos los seres humanos, como una mayor capacidad productiva, una mayor actividad en la lucha por la vida, mayor instrucción, mejor higiene*, mayores erogaciones para atender a las cargas que impone el Estado en forma de impuestos y contribuciones, directas o indirectas, para el sostenimiento de su tren administrativo y en guarda de los fueros de la sociedad... Porque si así no se hace se establece la imposibilidad de que el obrero, el jornalero, el proletario, puedan atender con salarios mínimos a la subsistencia y demás necesidades de la vida... La superestructura que establece las clases de la sociedad, en todos los ambientes, no puede aprovechar indefinidamente el producto del trabajo ajeno sin remunerarlo equitativamente, porque si la rapacidad es cosa que se excluye de la vida social y acaba por eliminarse a si misma, de igual manera la extorsión detiene el desarrollo de la capacidad productiva, y extingue la fuerza motriz que proporciona la ganancia o el mayor rendimiento

del productor individual. Es la ley del ritmo que no puede alterarse sin alterar las causales en que se funda[73].

Detrás de esta nueva valoración de la retribución del salario se encontraba una nueva visión acerca de la condición humana reflejada en un discurso acerca de la "vida digna", la que se expresaba por medio de lenguajes tomados de unas tradiciones del cristianismo social, de influencias parciales de corrientes ideológicas que bebían en la tradición social y política de la ilustración francesa, como también de las nuevas experiencias del movimiento obrero internacional que se había convertido en una fuerza social y política significativa desde finales del siglo XIX.

Notas

1 Ernest Labrousse, *Fluctuaciones económicas e historia social,* Tecnos, Madrid, 1962; Esteban Canales, "Industrialización y condiciones de la vida en Inglaterra notas sobre una larga polémica". *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 14, 1994: 171-196; Christopher Dyer, "La historia de los niveles de vida en Inglaterra, 1200-1800. Problemas y enfoques". *Historia Agraria: Revista de Agricultura e Historia Rural*, 16, 1998: 101-117; Antonio Escudero, "Volviendo a un viejo debate: el nivel de vida de la clase obrera británica durante la Revolución Industrial". *Revista de Historia Industrial*, 21, 2002: 13-60; Lyman Johnson y Enrique Tandeter (eds.), *Economías coloniales. Precios y salarios en América Latina, siglo XVIII*, FCE, Buenos Aires,1992.

2 Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. tomo 1. Las estructuras de lo cotidiano*, Alianza Editorial, Madrid, 1984; Maurice Aymard, "Para una historia de la alimentación: algunas observaciones de método", en Enriqueta Quiroz (Compilador), *Consumo e historia. Una antología*, Instituto Mora, México, 2009, pp. 259-279; Jean Louis Flandrin, "Historia de la alimentación: por una ampliación de las perspectivas". *Manuscrits*, 6, 1987: 7-30; Massimo Montanari, *El hambre y la abundancia. Historia y cultura de la alimentación en Europa*, Crítica, Barcelona, 1993; Jean Louis Flandrin y Massimo Montanari (Editores), *Historia de la alimentación*, Trea, Madrid, 2004; Arnold Bauer, *Somos lo que compramos. Historia de la cultura material en América Latina*, Taurus, México, 2002; María Pérez Samper, "La historia de la historia de la alimentación". *Chronica Nova*, 35, 2009: 105-162.

3 Robert Allen, "The great divergence in european wages and prices from the Middle Ages to the First World War". *Explorations in Economic History*, 38, (4), 2001: 411-447; Robert Allen, Tommy Murphy & Eric Schneider, "The colonial origins of the divergence in the Americas: A labor market approach". *The Journal of Economic History*, 72, (4), 2012: 863-894; Leticia Arroyo, Elwin Davies & Jan L. van Zanden, "Between conquest and independence: Real wages and

demographic change in Spanish America, 1530-1820". *Explorations in Economic History*, 2012: 149-166.

4 J. L. Flandrin, "Historia de la alimentación", 7-30. Críticas recientes en Daniel Santilli y Jorge Gelman, "Los estudios sobre el nivel de vida. La metodología de la canasta aplicada a la primera mitad del siglo XIX porteño". *Folia Histórica del Nordeste*, 26, 2016: 126-138; Andrés Calderón, *Mirando a Nueva España en otros espejos. Cuatros ensayos sobre demografía y niveles de vida, siglos XVI-XIX*, Tesis doctoral Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2016, pp. 127-171.

5 Enrique Llopis, "España, la 'revolución de los modernistas' y el legado del Antiguo Régimen", en Enrique Llopis (Coordinador), *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, Crítica, Barcelona, 2004, pp. 11-76. Enriqueta Quiroz, *Entre el lujo y la subsistencia: mercado, abastecimiento y precios de la carne en la ciudad de México, 1750-1812*, COLMEX, México, 2005; Manuel Llorca-Jaña & Juan Navarrete, "The real wages and living conditions of construction workers in Santiago de Chile during the later colonial period, 1788-1808". *Investigaciones de Historia Económica/Economic History Research*, 2015: 80-90; Amílcar Challú & Aurora Gómez-Galvarriato, "Mexico's real wages in the age of the Great Divergence, 1730-1930". *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2015: 83-122; Julio Djenderedjian y Juan Martirén, "Precios, producto agrario y niveles de vida en las fronteras rioplatenses, 1700-1810: una nueva mirada sobre el crecimiento económico tardo-colonial". *Revista de Historia Económica*, 33, (1), 2015: 123-152; Andrés Calderón, Héctor García & Enrique Llopis, "New research guidelines for living standards, consumer baskets, and prices in Madrid and Mexico". *Working paper*, 97, 2017: 1-43; María Moraes y Florencia Thul, "Los salarios reales y el nivel de vida en una economía latinoamericana colonial: Montevideo entre 1760-1810". *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 36, (2), 2017: 185-213; Juan Martínez, "Consumo y comercio de carnes en el corregimiento de Santiago, 1773-1778". *Historia*, 51, (II), 2018: 455-483; María Moraes, "Eating, drinking, paying. The price of food in Montevideo in the late colonial period". *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2020: 249-278; Andrés Calderón, Rafael Dobado & Alfredo García, "Numeracy in central New Spain during the enlightenment". *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2020: 369-403.

6 Mauricio Archila, *Barranquilla y el río. Una historia social de sus trabajadores*, CINEP, Bogotá, 1986; *Cultura e identidad obrera. Colombia 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1991; Jesús Bolívar, *Barranquilla, 1900-1950. Ciudad, elite y consciencia obrera*, Cencys, Barranquilla, 2017, pp. 57-92.

7 Entre varios casos sobresale el de Melchor Martínez, escogido en marzo de 1846 para desempeñar el cargo de Juez Segundo Parroquial, aduciendo la imposibilidad de aceptar dado que "... dependo con mi familia de la asignación que me tiene hecha el señor Santiago Duncan, de quien soy trabajador asalariado...". ACMB, *Libro de 1846, Varios*. (marzo 20 de 1846). Al año siguiente el salario mensual de otro empleado comercial era de $10.oo, mientras que el jornal diario de cualquier trabajador simple era de $0,30, con escasa diferencia a no ser que el primero disfrutaba de un trabajo estable. ACMB, *Libro de 1847, Cuentas*. Comunicación enviada por Pedro Molinares Sánchez al Cabildo Municipal, en la que informa que trabajaba para el comerciante José Antonio Cataño por un salario de $10 al mes. Durante la epidemia del cólera el jornal pagado a los trabajadores

en las labores de aseo y sanidad pública era de $0,10. *Libro de 1849, Varios*. Julio 14 de 1849. Para 1851, después de la epidemia de cólera que afectó en especial a los estratos sociales bajos de la población, produciendo una escasez de mano de obra, el jornal estaba en $0,40. *Libro de 1850, Varios*. Sesión del Cabildo Parroquial, diciembre 11 de 1850.

8 José Félix Fuenmayor, *Cosme*, Oveja Negra, Bogotá, 1984 [1927]; Sergio Paolo Sergio y Roicer Flórez Bolívar, "Historia social y literatura en Colombia a comienzos del siglo XX. Los sectores sociales medios en la novela *Cosme* de José Félix Fuenmayor". *Revista de Indias*, 71, (252), 2011: 601-622. Un contraste con el caso de Cosme fue el de Juan Coronel, mulato cartagenero que en sus memorias publicadas a finales del siglo XIX cuenta que renunció al trabajo en un establecimiento comercial porque el propietario le exigía que para dirigirse a sus hijos, mayores de edad, le antepusiera a los nombres el hipocorístico "niño". Juan Coronel, *Un peregrino*, Cartagena, Extensión Cultural de Bolívar, 1944 [1ª ed. 1894].

9 Beatriz Castro, *Caridad y beneficencia. El tratamiento de la pobreza en Colombia 1870-1930*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2007, pp. 63-94.

10 David Parker, "Los pobres de la clase media: estilo de vida, consumo e identidad en una ciudad tradicional", en Aldo Panchifi y Felipe Portocarrero (Editores), *Mundos interiores: Lima 1850-1950*, Universidad del Pacífico, Lima, 1995, pp. 161-185; Sergio Paolo Solano, "Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe colombiano, 1850-1930". *Palobra*, 9, 2008: 125-144; "Modelos bipolares, estilos de vida y capas medias en la historiografía social colombiana sobre el siglo XIX". *Clío América*, 3, (6), 2009: 193-213.

11 En 1844 las personas escogidas para desempeñar los cargos de comisarios de policía se negaron a aceptarlo aduciendo que el sueldo de $6 mensuales "los colocaba en peores consideraciones sociales que las otorgadas a un jornalero, pues aquel sueldo era inferior a la sumatoria de los jornales de este al mes". ACMB, *Libro de 1844, Correspondencia*.

12 "Código de policía", BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, junio 20 de 1862.

13 "Como un venero de progreso y civilización...", AHC, *El Mercurio*, Cartagena, junio 22 de 1927.

14 "Necesito" y "La huelga de zapateros", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 21 de 1904 y agosto 25 de 1919; "Informe del Señor Alcalde del Distrito de Cartagena", en *Informe del Secretario de Gobierno al gobernador del departamento 1924*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1924, pp. 30-32; "Huelgas y huelguistas", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 16 de 1917.

15 Sobre las mencionadas fábricas ver: Sergio Paolo Solano, "Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano. El caso de la Fábrica de Tejidos Obregón". *Historia y Cultura*, 1, 1993: 13-31; "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930". *Historia y Cultura*, 3, 1996: 61-77; "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe colombiano". *El Taller de la Historia*, 1, (1), 2001: 79-121.

16 Sergio Paolo Solano, "Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores de los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930". *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, 88, 2010: 39-60.

17 "La huelga" y "niebla que aumenta", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893, y marzo 23 de 1911; "El problema del hambre", BBC**,** *Diario de la Costa*, Cartagena, mayo 22 de 1919.

18 En 1889 el empresario Francisco Javier Cisneros justificaba la suspensión del servicio del ferrocarril hacia la casi abandonada estación de Sabanilla aduciendo que el volumen de carga "… no amerita el servicio de pagar doble a todos los que se ocupan en ese servicio en tales días (feriados) o de noche", BLAA, *La Industria*, Bogotá, mayo 30 de 1889; también desde su inauguración en 1894, en el muelle de La Machina se prestaba servicio nocturno, al igual que desde 1912 acontecía en Molinos La Nevada de Barranquilla, en el puerto de Calamar. "Cartagena Terminal & Impovement Company ltd", "Texto del pacto celebrado entre los industriales y los obreros ante el Gobernador del Departamento", y "Huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 4 de 1894; enero 11 de 1918; febrero 17 de 1910. "Molinos La Nevada y sus oposicionistas", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, febrero 15 de 1912. Después de terminada la Primera Guerra Mundial y reactivado el tráfico comercial y la vida en los puertos, los ritmos de trabajo se intensificaron, pues "Fábricas que no daban trabajo a los obreros sino medio día, se ven hoy en la necesidad de emplearlos de noche". "El problema del hambre en Barranquilla", BBC, *Diario de la Costa*, Cartagena, mayo 22 de 1919.

19 Contraloría General de la República, *Condiciones económicas y sociales de la clase obrera en Barranquilla*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1948.

20 Sobre las interpretaciones del proceso inflacionario de los años veinte, ver Adolfo Meisel, "La organización del Banco de la República y su papel como gestor de la política monetaria durante los primeros años, 1923-1934", en *El Banco de la República. Antecedentes, evolución y estructura*, Banco de la República, Bogotá, 1990, pp. 266-271.

21 "Informe anual del gobernador de la Provincia de Barranquilla 1870", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, agosto 28 de 1870.

22 E. P. Thompson, *Formación de la clase obrera en Inglaterra*, tomo 1, Crítica, Barcelona, 1991. p. 221.

23 El costo de vida puede verse en la sección "La plaza al día", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, septiembre 14 de 1922. En 1926 un periódico señalaba que, "Aquí en Barranquilla, como en el resto del país, la vida se ha venido encareciendo a pasos agigantados. Todos los artículos de primera necesidad valen tres veces más de lo que valían hace tres meses, sin que ese aumento desproporcionado se justifique por una de esas calamidades que suelen presentarse de vez en vez", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, julio 10 de 1926. En 1941 una estadística sobre salarios y del costo de vida obrera señalaba que el promedio mensual de los primeros era de $31 y el del segundo del orden de los $50. BME, 85, 1941.

24 "Crisis económica", AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, marzo 24 de 1914. Días después se anotaba que "…si la situación de descenso moral es fea la económica es peor. Poca venta de mercancías, por falta de dinero. Los que ejercen profesiones u oficios no ganan para sostener la vida; muchos jóvenes de algunas aptitudes no encuentran colocación en el comercio ni en los establecimientos industriales, y no todos los obreros encuentran donde trabajar para ganar el salario", AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, abril 4 de 1914. Sin embargo, los industriales locales consideraban en 1924 que una de las razones del estancamiento fabril que acusaba la ciudad en esos años se debía a los altos salarios que aumentaban los costos de producción y obligaba a cerrar fábricas. AHDA, *Revista de la Cámara de Comercio*, 75, 1924: 16.

25 "La carestía de la vida", BBC, *Diario de la Costa*, Cartagena, mayo 15 de 1919.

26 "El problema del hambre", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 22 de 1919.

27 "La huelga" y "Carta", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893 y agosto 11 de1907; AHC, *Penitente*, Cartagena, junio 28 de 1909; "Los sin trabajo..." y "Niebla que aumenta", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, septiembre 11 de 1909 y marzo 23 de 1911; "El problema del hambre", BBC, *Diario de la Costa*, Cartagena, mayo 22 de 1919; sobre el decrecimiento de las labores en los astilleros ver: "Informe del Intendente de Navegación por el Río Magdalena", en *Ministerio de Obras Públicas. Documentos*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1917. En enero de 1904 se incendió el edificio del mercado público de Barranquilla, originándose desórdenes entre los pequeños comerciantes y artesanos que lo perdieron todo. "Gran incendio" y "El incendio del mercado de Barranquilla", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero 13 y 15 de 1904.

28 AGN, SC, Miscelánea, t.85, doc.91, fs.756r.-758v.; AGN, SC, Abastos, t.4, doc.33, fs.591r.-598r.; AGN, SC, MM, t.12, doc.153, f.805r.; t.80, doc.110, fs.716r.-717v.; t.51, doc.149, fs.968r.-970v.; t.126, doc.136, fs.963r.-964v.; t.90, doc.38, fs.132r.-135r.; t.135, doc.134, fs.949r.-953r.; t.85, doc.101, fs.653r.-654v., 710r.-712v.; t.91, doc.120, fs.263r.-268r.; AGN, SC, Censos Redimibles-Censos Antioquia-Tolima, t.1, doc.33, fs.902r.-927r.; AGN, SC, Curas y Obispos, t.4, doc.58, fs.882r.-888r.; AGN, SC, Diezmos, t.10, doc.24, fs.984r.-1021r.; AGN, SC, Cruzadas, t.3, doc.34, fs.733r.-783r.; AGN, SC, Monedas, t.1, doc.32, fs.482r.-489r.; t.7, doc.27, fs.698r.-718r.; AGN, SC, Real Audiencia-Cundinamarca, t.18, doc.17, fs.974r.-987v.; AGN, SC, Miscelánea, t.128, doc.34, fs.718r.-722r.; t.23, doc.14, fs.479r.-529r.; AGN, SC, Miscelánea, t.117, doc.60, fs.757r.-765r.; AGN, SC, Policía, t.4, doc.1, fs.1r.-5v.; t.4, doc.21, fs.1021r.-1026r.; AGN, SC, Alcabalas, t.4, doc.34, fs.844r.-860r.; AGN, SC, Virreyes, t.16, doc.6, fs.12r.-13r.;

29 AGN, SC, Cabildos, t.10, doc.12, fs.528v.-541r.; Manuel Serrano, *El obispado de Cartagena de Indias en el siglo XVIII (iglesia y poder en la Cartagena colonial)*, Tesis doctoral Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015.

30 AGN, SC, Historia Civil, t.20, doc.26, f.552v.

31 En 1809 el canónigo doctoral de la catedral de Cartagena, refiriéndose a la decencia que requería su investidura solicitaba que el general Anastasio Zejudo, gobernador de la ciudad y su provincia que llevaba más de 30 años residenciado en la plaza fuerte, declarara que, "[...] lo muy costoso que es en esta ciudad el renglón de la ropa por podrirse con el continuo sudor y su lavado caro y a menudo; lo segundo si no considera que un canónigo necesita cuando menos para vivir con la decencia correspondiente a su clase y empleo, una casa que gane mensualmente de alquiler 25 pesos y dos o tres criados que gane cada uno seis pesos mensualmente, y gasta otro tanto cuando menos en mantenerlos y vestirlos pobremente. Finalmente digan qué diferencia hay entre los alquileres de casas y precios, de víveres del año de 1777 a esta fecha [...]". AGN, SC, Curas y Obispos, t.52, doc.125, f.509v.

32 AGN, SC, Aduanas-Cartas, t.2, doc.247, f.885r.

33 AGN, SC, Lazaretos, t.1, doc.24, f.688v.

34 AGN, SC, Abastos, t.10, doc.7, f.82v.

35 Sergio Paolo Solano, "Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810". *Historia*, 51, (II), 2018: 549-588.

36 En 1746 los escribanos públicos de Cartagena solicitaban que se reformara el arancel que estipulaba el valor de los servicios que prestaban al considerar que había subido el valor de los alimentos, arriendos y vestidos, y porque lo deven-

gado no se correspondía con el estatus del oficio. AGN, SC, Historia Civil, t.22, doc.20, fs.682r.-733v. En 1775 el rey autorizó un aumento en los sueldos de los miembros del Tribunal de Cuentas de Santa Fe de Bogotá al considerar que se habían incrementado sus labores. AGN, SC, fondo Archivos, t.1, doc.62, fs.217r.-218v. Ver algunas solicitudes de aumentos de sueldos en AGN, SC, Virreyes, t.16, doc.6, fs.11r.-13r.; AGN, SAA-I, Historia, t.24, doc.85, fs.594r.-607v.; AGN, SC, Alcabalas, t.4, doc.34, fs.844r.-860v.; AGN, SC, Miscelánea, t.102, doc.8, fs.184r.-192r.; t.59, doc.10, fs.89r.-90r.; AGN, SC, Diezmos, t.1, doc.36, fs.1003r.-1007v.; AGN, SC, Aduanas, t.10, doc.9, fs.279r.-284v.; t.21, doc.13, fs.162r.-189r.; AGN, SC, MM, t.18, doc.139, fs.939r.-940v.; AGN, SC, Aduanas-Cartas, t.1, doc.244, fs.1050-1051.

37 AGN, SC, MM, t.54, doc.95, fs.910r.-916v.

38 AGN, SC, Miscelánea, t.12, doc.10, fs.698r.-809v.; t.3, doc.50, fs.1046r.-1067r. Estas maestrías mayores eran designadas por el cabildo de la ciudad para servir en peritaje en trabajos como la construcción y reparación de edificaciones, cuando las autoridades necesitaban de dictámenes sobre obras y sus valores. AGN, SC, Policía, t.8, doc.27, fs.683r.-771r.; AGN, SC, MM, t.22, doc.2, fs.53r.-67v.; t.142, doc.64, fs.688r.-694v.; t.31, doc.149, fs.961r.-967v.; AGN, SC, Miscelánea, t.22, doc.10, fs.486r.-498r.;

39 AGN, SC, Miscelánea, t.12, doc.10, fs.702r.-703r., 719v.-720r.

40 AGN, SC, Miscelánea, t.12, doc.10, fs.714v.-715r.

41 AGN, SC, Miscelánea, t.12, doc.10, fs.724v.-725r., 764v., 768r.

42 AGN, SC, Miscelánea, t.12, doc.10, fs.764v., 768r.

43 AGN, SC, Miscelánea, t.12, doc.10, fs.773r.-v.

44 AGN, SC, Miscelánea, t.12, doc.10, fs.774r.-776v.

45 AGN, SC, Abastos, t.2, doc.1, f.4v.

46 AGN, SC, Abastos, t.9, doc.11, fs.570r.-635r.

47 AGN, SC, Policía, t.3, doc.85, fs.978r.-982r.

48 AGN, SC, Virreyes, t.16, doc.124, fs.858r.-859v.

49 Carlos Assadourian, *El sistema de la economía colonial*, IEP, Lima, 1982, pp. 278-293; John Coatsworth, "Historia económica e historia de los precios en Latinoamérica colonial", en L. Johnson y E. Tandeter, *Economías coloniales. Precios y salarios en América Latina, siglo XVIII*, pp. 31-44; Rafael Torres, *El precio de la guerra. El Estado fiscal militar de Carlos III (1779-1783)*, Marcial Pons, Madrid, 2013.

50 Fue recurrente la importación de estos productos vía Jamaica y de los Estados Unidos de América. Ver: AGN, SC, MM, t.63, doc.56, fs.334r.-335r.; t.50, doc.77, f.809r.; t.84, doc.69, fs.392r.-395r.; t.78, doc.70, fs.387r.-390r.; t.55, doc.99, fs.975r.-1013r.; t.62, doc.186, fs.944r.-946v.; t.85, doc.83, fs.533r.-538r.; t.114, doc.52, fs.467r.-521r.; t.60, doc.88, fs.472r.-475r.; t.73, doc.9, fs.60r.-61v.; AGN, SC, Abastos, t.13, doc.16, fs.610r.-625r.; t.6, doc.3, fs.307r.-440v.; t.10, doc.7, fs.75r.-141r.; AGN, SC, Aduanas, t.1, doc.11, fs.218r.-274v.; t.3, doc.17, fs.528r.-543r.; t.4, doc.2, fs.4r.-16r.; t.12, doc.19, fs.763r.-778r.; AGN, SC, Virreyes, t.8, doc.19, fs.637r.-677r.

51 AGN, SAA-I, Estadística, t.2, docs.1 a 10, fs.1r.-871v.; AGN, SAA-I, GM, caja 38, carpeta 8, fs.445r.-493v.

52 AGN, SC, Abastos, t.10, doc.7, fs.91r.-107v.

53 E. P. Thompson, *Costumbres en común*, Barcelona, Crítica, 1994, pp. 213-394.

54 Enriqueta Quiroz, "Entre el humanismo y el mercantilismo: el bien común en el abasto de carne de Ciudad de México, 1708-1716". *Cuadernos de Historia*, 35, (2011): 35-59; E. Quiroz, *Economía y obras públicas*, pp. 23-106.

55 E. Quiroz, *Economía y obras públicas*, pp. 23-106.

56 *Ibid.*

57 En 1807 Lorenzo Marroquín, quien durante varios años fue miembro del Cabildo de Santa Fe de Bogotá, elevó una representación en nombre del gremio de hacendados ganaderos de esa ciudad para que aquella institución no estipulara los precios de la carne, liberándolos al juego de la oferta y la demanda. AGN, SC, Abastos, t.5, doc.5, fs.339r.-426v.; t.12, doc.17, fs.480r.-v.

58 AGN, SC, Abastos, t.9, doc.17, fs.819r.-901v.

59 AGN, SC, Abastos, t.9, doc.17, fs.819r.-901v.

60 AGN, SC, Virreyes, t.16, doc.124, fs.858r.-859v.

61 AGN, SC, Colegios, t.2, doc.31, fs.879r.-880r.

62 AGN, SC, Colegios, t.2, doc.31, f.874r.

63 E. P. Thompson, "La economía moral de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII", y "La economía moral revisada", en *Costumbres en común,* Crítica, Barcelona, 1995, pp. 294-394.

64 Ver el código de policía de 1789 publicado bajo el título "El deber de vivir ordenadamente para obedecer al Rey". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura,* 20, 1992, en especial desde el artículo 73 al 81. "Bando de policía de Cartagena (1828)". *Boletín Histórico,* 14, 1967, en especial el artículo 51. También ver "Ley de 11 de diciembre de 1857, Sobre Policía General", BBC, *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar*, Cartagena, diciembre 22 de 1857; "Ley 17 (10 de octubre de 1867) Sobre Policía General", en *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 A 1875*, Cartagena, Tip. A. Araujo, 1876, pp. 14-15; "Decreto Número 115 de 1891 (de 21 de marzo) Por el cual se reglamentan las leyes vigentes sobre policía seccional en cuanto dicen referencia a la policía urbana", en *Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1890*, Cartagena, Tip. de Antonio Araujo, 1891, pp. 341-342.

65 ACMB, *Libro de 1866, Informes.* Cartas fechadas en 14 de marzo y el 4 de julio de 1866.

66 ACMB, *Libro de 1848, Varios.* Carta de José González Rubio, Rematador de Rentas Comunales, al Cabildo Municipal, fechada en 8 de febrero de 1848.

67 E. P. Thompson, "La economía moral de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII", p. 66.

68 "La huelga de Barranquilla", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 26 de 1910.

69 AHDA, *El Pueblo*, Barranquilla, febrero 17 y 18 de 1910; "Colombia por dentro. Un discurso de A. de Castro", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, septiembre 13 de 1911, agosto 10 de 1909; "Convención obrera", en AHC, *El Autonomista*, Cartagena, febrero 14 de 1912.

70 "Código de Comercio", BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, septiembre 15 de 1870. Cursivas nuestras. Por medio de la ley 35 de 1875 el gobierno nacional extendió la legislación al tráfico fluvial.

71 "Injusticia contra los empleados de Pineda López & Co.", AHDA, *El Liberal*, Barranquilla, febrero 19 de 1921.

72 "Por los empleados de Pineda López y Cía.", AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, abril 4 de 1921.

73 "Cartas de Ponedera", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, julio 12 de 1926.



7
Trabajadores, raza, ciudadanía y honor

Presentación

En 1850 el periódico El Artesano convocó a la población trabajadora del puerto de Cartagena de Indias a participar en política y en los asuntos públicos: "Hablemos *todos*, discutamos *todos*, deliberemos *todos*, pues que *todos* somos ciudadanos con iguales derechos y con iguales obligaciones"[1]. El llamado era un desafío a quienes hasta 1849 habían dominado la administración pública de la provincia homónima, asociados por amplios sectores de la gente corriente con un orden de exclusiones y con un poder basado en la riqueza y/o en la prestancia social heredada por el color de piel. La animosidad contra el dominio de las elites y contra el menosprecio que estas sentían hacia las gentes del común, estaba en la base de muchas protestas:

> ... siempre han visto con desdén, con asco, con desprecio a los artesanos, obreros, labradores y en general a todas las clases pobres del pueblo, siempre se han opuesto a que ellas se mezclen en las cosas públicas, nunca han querido que sepan más que lo que conviene a sus respectivas artes u oficios[2].

El descontento fue motivado porque luego de una vida política activa durante los decenios de 1820 y 1830[3], los gobiernos que siguieron a la derrota de la Revolución de los Supremos (1839-1842) cerraron muchos espacios políticos a sectores subalternos[4]. Estas decisiones afectaron de manera notable a los artesanos, grupo que se autorreconocía como el

sector social que había aportado las mayores cuotas de sacrificios de vida en la lucha anticolonial, construyendo una autoestima sobre sus méritos sociales[5]. Se trataba de un reclamo de los artesanos para que se les reconociera espacios para participar en política, y para que se les viera como un grupo que podía tomar parte activa en las decisiones que concernieran a los asuntos de la sociedad y a la construcción de la República.

En este capítulo intentamos responder a la pregunta sobre las causas que llevaron a las gentes del común a desafiar a las elites y a las autoridades. Nuestro argumento central es que en la base de esas actitudes desafiantes y del empleo de un lenguaje social amenazador también hallamos una creciente reivindicación de la dignidad como algo innato a las personas sin distingo de edad, raza, posición económica y social. Esta demanda, que en una etapa inicial adquirió su formulación más elaborada en términos de la igualdad política, en el ejercicio de la ciudadanía, luego fue comprendiendo muchas otras facetas de la vida personal y social de los individuos, en especial se le consideró como algo consustancial a ciertas formas del trabajo manual. Se trata de un tema de central importancia para entender la configuración de la sociedad colombiana del siglo XIX, al que solo, exceptuados los ensayos de Alberto Mayor[6], se ha aludido de forma tangencial por algunos estudios interesados en las relaciones entre vecindario, ciudadanía e Independencia[7].

Y decimos que es un tema central pues sectores de la población fueron posicionándose y empoderándose en los espacios públicos del siglo XIX gracias tanto a un conjunto de factores diversos que les permitía participar en política, como también a que fueron ampliando los términos del reconocimiento social por medio del desarrollo de expresiones de vidas decorosas. Para ello analizo algunas franjas de artesanos, por ser el grupo donde mejor se haya documentado la reivindicación de una imagen virtuosa para el logro de ese reco-

nocimiento. Nuestro argumento central pretende demostrar que sectores significativos de los grupos subalternos hicieron de la confluencia entre la creciente participación política, la conciencia de clase, la reivindicación del trabajo manual y de formas de vida virtuosas, los elementos centrales para el logro del reconocimiento social. Por estas vías fueron demostrando que la condición racial no era obstáculo para llevar una vida respetable, y establecieron algunos criterios democráticos al demandar que fuera la opinión de la comunidad la que determinara la reputación de las personas. Esto significó la introducción de nuevos estándares para calificar la vida de estas, aminorando el peso del honor de preeminencia y realzando el honor construido gracias a una vida virtuosa.

En la base de estas aspiraciones y logros hallamos dos hechos centrales: las condiciones impuestas por mestizaje al reacomodo del orden social de la segunda mitad del siglo xviii, y la apertura de los canales de movilidad social y política que trajo el establecimiento de la República. El mestizaje influyó en la medida que dificultó mantener los criterios de un orden social clasificado por castas acorde con el color de la piel y el fenotipo, borrando en muchos casos las distancias culturales entre aquellas, y en consecuencia logrando que la valoración social positiva de las personas y familias estuviese en función de la construcción de una vida meritoria, tanto personal como grupal, a costa de esfuerzos, sacrificios y la proyección social de una conducta aceptada y valorada por los demás. En consecuencia, al lado de la tradicional prestancia social determinada por la raza, los abolengos y los orígenes familiares paulatinamente fue surgiendo otra, la determinada por el autoesfuerzo, por los méritos y el reconocimiento social logrados gracias a la práctica de unas virtudes que el conjunto social consideraba como dignas y honorables.

A través de los canales de movilidad social y política abiertos por la República se deslizaron tres aspectos que alimen-

taron las búsquedas de espacios sociales y políticos por parte de este sector social: a) Los nuevos elementos ideológicos y científicos que para finales de la Colonia habían introducido a nivel intelectual y administrativo una visión más antropológica e histórica del hombre. Ahora se le concibe como un ser en construcción, y por tanto posible de perfección, abriendo una brecha en una sociedad que solo reconocía los méritos personales y la valía social en el caso de quienes los heredaban de cuna, es decir, a los blancos considerados limpios de sangre y que ejercían trabajos considerados nobles. b) Los procesos de diferenciación social con relación a los estratos más bajos de la población, como también las luchas por la superación de algunas barreras de exclusión social como era el factor racial. c) El desarrollo de un nuevo cuerpo de ideas y sensibilidades sobre el trabajo y la educación, debido a que el nuevo orden social y económico que se pretendió crear y la ideología liberal del progreso, les asignaron nuevas funciones en la vida pública y privada de los individuos[8].

El punto de convergencia de ambos procesos fue la lucha por la ciudadanía. Economía, política y moral estaban estrechamente ligadas en las iniciativas y discursos de los hombres ilustrados decimonónicos, por lo que, dicho sea de paso, el tema de la ciudadanía no se puede estudiar divorciado del marco ideológico del progreso y de una de sus variantes centrales, el trabajo. En consecuencia, la conjunción de esas variables (estilos de vida, raza y ciudadanía),[9] introduce importantes reelaboraciones en el conocimiento de la sociedad colonial y de la primera centuria de la República.

El capítulo está organizado en cuatro partes. En la primera presentamos una apretada síntesis de algunos de los recientes logros de la historiografía social latinoamericana sobre el tema de la prestancia social. En la segunda describimos la valoración social lograda por sectores de los artesanos y las estrategias familiares desplegadas para alcanzar ese objetivo. En

la tercera estudiamos las relaciones la raza, el discurso liberal, el trabajo y la ciudadanía con el propósito de mostrar cómo en un contexto de discriminación racial y social los artesanos pudieron utilizar las fracturas producidas por el discurso liberal para construir mecanismos de movilidad social. Y en la cuarta mostramos la tensión entre el espíritu de cuerpo de los maestros artesanos y el control social que ejercían sobre los miembros de su gremio para hacer de la buena reputación un proyecto de todo el sector. Por último, en las conclusiones presentamos la dinámica que asumieron los artesanos durante el penúltimo tránsito finisecular, en especial las conquistas logradas y el reacomodo que asumió la racialización de la sociedad por parte de las elites.

Estilos de vida y honor en la historiografía social latinoamericana

Inicialmente ligados a los estudios sobre la historia del sexo, los géneros, la familia y las elites[10], desde los años 1980 el tema del honor se ha convertido en una importante variable para la historiografía social y política latinoamericana que investiga la configuración socio-racial colonial y republicana y la movilidad social y política. El novedoso protagonismo alcanzado en la historiografía por esta expresión de valoración social, en buena medida se debe al cruce de los estudios de los grupos sociales como categorías de autocalificación social y política[11], con los dedicados al ordenamiento socio-racial de las sociedades, el mestizaje, el trabajo, la movilidad social, la vida política, los estilos de vida y la transformación de los valores sociales que determinaban el reconocimiento social[12]. La confluencia de estas variables ha obligado a prestar atención a unos datos que, como los de “calidad”[13], “buena reputación”, “fama pública”, “gente decente”, “gente digna”, “gente de bien”, “de honesto vivir”, “persona honorable”, “persona virtuosa”, “don de gente”, “hijo del trabajo”, “hijo de su propio

esfuerzo", aparecen con frecuencia en la documentación histórica de los siglos XVIII y XIX. Ahora se empieza a reconocer en esas expresiones importantes claves para conocer cómo se clasificaban las personas, familias y sectores sociales de esas centurias, y para seguirle las pistas a las dinámicas surgidas de las relaciones y tensiones entre las iniciativas individuales y sociales, las estructuras sociales y el poder[14].

La historiografía reciente ha evidenciado que esas formas de ordenamiento expresan las tensiones de y entre las elites y los sectores subalternos, como también los esfuerzos de estos polos de la sociedad para redefinir la lectura y la organización de esta. Las elites se vieron obligadas a resignificar sus representaciones raciales del orden social debido a las presiones del mestizaje, la crisis de la esclavitud, la ampliación de la cobertura y valoración del trabajo libre, y el consiguiente resquebrajamiento del orden social basado en castas[15]. Las grietas de ese orden la llevaron a interesarse en determinar a los mediadores de sus hegemonías, estableciendo valores sociales para las conductas públicas[16]. Esto convergió con el interés de algunos sectores subordinados para reelaborar el significado y las prácticas de las conductas decorosas para definir sus identidades con relación a las elites y a los sectores más bajos de la población[17].

Como resultado de esa tensión, desde finales del siglo XVIII y en la siguiente centuria se fue operando una distribución asimétrica de la economía del honor entre los sectores que construyeron diversas lecturas y prácticas sobre la buena reputación. Así se originaron unos sectores diferenciados de los estratos más bajos de la población (la plebe), no tanto por el factor económico, sino por un estilo de vida en el que fue clave el diseño de estrategias individuales y familiares para salir del estado de indiferenciación social[18]. Donde mejor se aprecia lo afirmado es en el empleo del concepto gente decente durante la Colonia y el siglo XIX, el que sirve para conocer el

interés de algunos sectores de la población para reelaborar el significado de ese criterio de clasificación social. Basado más en rasgos culturales y sociales que raciales, ese término fue introducido en el siglo XVI debido a la imposibilidad de mantener separadas las repúblicas de blancos e indios. Su función era diferenciar al sector social proclive al ideal de la sociedad colonial del resto de la población (plebe) considerada como incapacitada para alcanzar la distinción social[19], dado su "natural" tendencia a lo inculto, lo irracional y las malas costumbres[20]. Se esperaba que la gente decente rigiera su conducta pública por las actitudes virtuosas establecidas por una escala dictada por la hegemonía cultural y política de las elites y por las autoridades, las que proyectaban sus comportamientos como los deseables para los demás sectores. Los estudios de casos basados en expedientes judiciales de la segunda mitad del siglo XVIII relativos a demandas por motivo de injurias recibidas por quienes consideraban menoscabado su status social, demuestran las dificultades que enfrentaron las elites y las autoridades para lograr introducir la condición racial en los elementos que distinguían a la gente decente de la plebe[21]. Las investigaciones indican la flexibilidad que adquirieron los factores de la prestancia social, y como distintos sectores sociales empezaron a reclamarla[22].

El punto central que produjo la inflexión de esos criterios y su redistribución con base en nuevos estándares de calificación de la vida de las personas, fue la presión de las gentes del común para establecer raseros basados en la opinión de la comunidad sobre la buena reputación de las personas[23], aminorando el peso del honor de procedencia (nacimiento, limpieza de sangre, ocupaciones nobles) y realzando el honor construido gracias a una vida virtuosa. Los expedientes de procesos judiciales motivados porque una de las partes consideraba su honor y status menoscabado sirven para verificar que para finales de la Colonia participaron las gentes del común como

testigos para defender o negar la honra de quien se sentía mancillado[24]. Por esta vía, que le otorgaba un papel central a la opinión del vecindario, los "libres de todos los colores" (incluyendo a los negros libres) empezaron a afrontar la mácula de la procedencia racial, y fueron separándola y/o ligándola a la honra[25]. Otros sectores también fueron resignificando la categoría "blanco" con el fin de lograr movilidad social[26]. Para finales de la dominación colonial lo que se percibe es un mundo socio-racial muy complejo que se vio obligado a introducir una serie de categorías clasificatorias que designaban unas realidades movedizas y de fronteras diluidas[27].

Con el establecimiento de la República se ampliaron las presiones para la democratización de la consideración social con base en la opinión pública, la que fue fortalecida gracias al reclamo de los derechos consustanciales a la ciudadanía y la construcción de la esfera de la opinión pública. El honor fue transformado por medio del concepto más igualitario de la *virtud*, adquiriendo la expresión "hombre de bien" un nuevo significado entre la gente ordinaria. En su investigación sobre género, sociedad y política en la ciudad de Arequipa (Perú) durante el siglo XIX, Sarah Chambers[28] anota que la ecuación ciudadanía-honradez extrajo su significado no del tradicional linaje de origen colonial, sino del de la noción plebeya de "hombre de bien"[29].

Pero no se trató de un ascendente proceso de conquistas que igualaran a todos los sectores que practicaban esas conductas decorosas, pues las elites buscaron elementos que las diferenciaran por medio de la instrumentalización del discurso de los comportamientos decentes entre los sectores subordinados para contraponerla a las actitudes levantiscas del común. A mediados de ese siglo la pérdida de fe en la función transformadora de las instituciones políticas y el despegue de las exportaciones, llevaron a las elites de los países andinos a replantear sus proyectos de nación, y a reafirmar su identidad

racial, sus valores y el dominio del poder[30]. lo que también fue estimulado por el establecimiento de la igualdad política que había derogado la normatividad legal colonial que establecía compartimentos entre los distintos grupos sociales[31]. Para alcanzar esa diferenciación desarrollaron nuevas estrategias de distinción, monopolizando los símbolos del reconocimiento social (educación, consumo de productos extranjeros, "buenas maneras", capitales simbólicos externos como la vestimenta) que les servían para distinguirse del resto de la población[32], y abrogándose el derecho a concentrar el poder. También instrumentalizaron los criterios que definían la decencia para contraponerla a la cultura y a la política popular que podía colocar en entredicho su dominación. En este contexto puede decirse que entre la segunda mitad de esa centuria y comienzos de la del XX la decencia representó una reformulación del código del honor que siguió ofreciendo una lectura racializada de la sociedad en aquellas áreas (por ejemplo, El Cusco) en las que las elites tuvieron que dejar a un lado el fenotipo como criterio de diferenciación dado que lo compartían con muchos otros sectores de la población. En remplazo propusieron la educación, la moralidad y las "buenas costumbres", contrapuestas a los comportamientos populares[33].

Artesanos respetables

Uno de los principales actores de esas transformaciones fue el artesanado debido a que como grupo sociocupacional combinó todas las variables enunciadas (raza y mestizaje, trabajo, independencia, luchas por el reconocimiento, estilo de vida), y al mismo tiempo, entre todos los sectores subordinados fue el que estuvo en mejores condiciones para utilizar los recursos introducidos por la República (prensa, participaciones en elecciones públicas, milicias, sociabilidades modernas, vida partidista, apropiación de diversos elementos de la cultura política liberal, protestas, rebeliones). En consecuencia, estuvie-

ron en condiciones de expresar sus puntos de vista sobre los debates más relevantes de esa centuria (organización política, ciudadanía, trabajo, nación, libertades y propiedad), logrando sobrevivir unos registros históricos que, sin ser abundantes, son más bondadosos que los existentes sobre otros grupos subalternos[34].

Una mirada a algunos documentos de finales del periodo colonial pone de presente que para ese entonces estos trabajadores manuales fueron logrando el respeto social gracias a la calidad de sus trabajos. Por ejemplo, para las postrimerías de la Colonia Pedro Romero se había ganado el reconocimiento de sectores de la sociedad cartagenera. En 1779, él y dos herreros armeros más (Bartolomé Ponce, maestro del parque de las Reales Obras de su Majestad, y José Antonio Pereira), se vieron involucrados en un pleito por la ubicación de sus talleres de herrerías, disputa que movilizó, por una parte la tradición de la ciudad acostumbrada a que los talleres estaban situados en las áreas residenciales de Cartagena, y por otro lado la arbitrariedad de los alcaldes José García del Fierro y Agustín Arroyo, quienes se habían granjeado la animadversión de la sociedad por arrastrar un historial de acciones contrarias al buen decoro y buen proceder de la condición de abogados y en el desempeño de varios cargos públicos. Para esa fecha, Pero Romero era armero del Regimiento Fijo de Cartagena, aunque carecía de fuero militar pues no pertenecía a las milicias pardas. Por negarse a trasladar su taller Romero se vio sometido a prisión de forma arbitraria debido a que no se cumplieron los procedimientos legales. Al final del pelito, la intervención del gobernador dio el apoyo a Romero y otros artesanos, como también al propietario del inmueble[35].

Años después, en su informe a la Junta de Gobierno de Cartagena de Indias de 1810, José Ignacio de Pombo, comerciante y hombre ilustrado de esa ciudad portuaria, proponía crear fábricas de objetos de hierro, utilizando la pericia de los

artesanos: "Tenemos en el maestro Pedro Romero, y en su hijo Esteban, dos artistas inteligentes en este género [la herrería], o mejor diremos, dos hombres extraordinarios, que la fuerza de su ingenio y aplicación los ha elevado a un grado de perfección y delicadeza, verdaderamente admirables: que son capaces de formar otros artesanos igualmente perfectos en sus talleres... y que por todas estas consideraciones son acreedores a la protección del gobierno"[36]. Años después, en 1814, a propósito de la fabricación de fusiles en Antioquia para los ejércitos patriotas, un periódico publicado en Cartagena volvía a ratificar las cualidades laboriosas de Pedro Romero, al afirmar que en Cartagena "... hace más de dos años que se fabricó uno... por el célebre Romero nativo de este país, y tenemos motivos ciertos para creer que dentro de poco seguirá la obra vencidos los obstáculos que no le permitieron perfeccionarla, en términos que podrá surtir al consumo de la provincia, y más adelante al de todo el reyno"[37]. Otros artistas de color de finales del XVIII, como Pablo Caballero y Salvador Rizo (maestro y discípulo) que acompañaron a José Celestino Mutis en la labor de dibujos de la Expedición Botánica, también alcanzaron reconocimientos en el medio de las artes[38]. Otros sobresalieron en la construcción y en la calafatería[39].

En el siglo XIX ese reconocimiento continuó por medio de la exaltación de la calidad de sus producciones como también por sus virtudes públicas. En efecto, cuando muchos rindieron sus jornadas en esta vida se le dedicaron notas necrológicas en las que se exaltaba la consideración social que se había granjeado el difunto gracias a la consagración al trabajo, el dominio del oficio, a la práctica de unos valores y virtudes sociales entre las que siempre se subraya el hecho de que era hijo de su propio esfuerzo y a su conducta social considerada por los demás como virtuosa y decorosa. En 1879 cuando murió en Cartagena un cajista del periódico El Porvenir, se escribió por parte de sus compañeros de trabajo: "... él era para nosotros un

modelo de hombre laborioso; él, por su sola superioridad que todos gustosamente reconocíamos, era el jefe del taller donde cumplíamos la ley del trabajo, para llevar honradamente el pan a nuestras familias... por eso nos lo hemos propuestos como modelo que difícilmente lograremos imitar.” Acto seguido los empresarios escribieron: “El amigo íntimo, el joven leal, afectuoso y desinteresado que nos gloriábamos de tener por compañero... Bondad sin límites, clara inteligencia, honradez acrisolada, lealtad a toda prueba, carácter afabilísimo, constante laboriosidad, juicio recto, conocimiento de sus deberes y disposición para cumplirlos: tales fueron los dotes de nuestro querido amigo, tales fueron las cualidades que le atrajeron simpatías”. Y luego los redactores del periódico anotaron:

> No sólo merecen loas los grandes hombres. También las merecen... los que en esfera de pequeño diámetro, los que en círculos más reducidos, luchan por medio de la inteligencia y el trabajo contra los rigores de la pobreza y el desamparo, y se abren paso a fuerza de privaciones muchas veces heroicas, hasta alcanzar en la sociedad el aprecio de cuantos les rodean, y los medios de derramar el bien en su tranquilo hogar. ¿Por qué ha de echarse al olvido a los héroes del trabajo que como de la Barreda fueron constantemente virtuosos? ... Leopoldo de la Barreda poseía una clara inteligencia, y había hecho algunos estudios que lo elevaron a un nivel superior al común... Por carácter y educación era esclavo del deber: comprometido a llenar alguno, podía descansarse en su palabra porque ningún interés, ninguna fuerza habría podido apartarlo de su cumplimiento[40].

El obituario de Francisco de Borja Ruiz rezaba: “El incansable y modesto obrero en el famoso arte de Gutenberg, el decano de los impresores de la ciudad... La empresa de El Porvenir lamenta su desaparición... estimándola como una desgracia para el progreso del país en la propagación de las luces...”[41]. Cuando en Barranquilla falleció Domingo González-Rubio la nota de prensa señaló: “Todo en él era modesto, su traje, su albergue, su mesa; y siempre lo vi haciendo prodigios

de economía. Con El Promotor pudo hacerse rico, pero no quiso explotar las ventajas de su posición, y prefirió consagrarse a sus propios ideales, estimular todas las empresas benéficas, todos los esfuerzos generosos, y brindar apoyo a los jóvenes que querían ejercitarse en las tareas de la prensa"[42]. De igual manera, un cronista de esa ciudad describía a un tipógrafo del último cuarto del siglo XIX como un hombre, "...extremadamente honrado, magnifico padre de familia y trabajador que le hizo gran bien a la sociedad con su tipografía... que era además centro de cultura social y venta de libros escogidos... Cobraba muy poco, se contentaba con poca ganancia"[43]. Otro tipógrafo, Carlos Gastelbondo Navas, nacido en Cartagena en 1873 y radicado en Barranquilla desde finales de ese siglo, ciudad en la que abanderó las iniciativas en pro de la organización obrera y artesanal, se ganó el aprecio de todos los sectores de la población, al vérsele como "Hijo de su propio esfuerzo sin más ayuda que su talento claro y sus sentimientos elevados...", y otros lo veían como un,

> Trabajador incansable, es todo lo que se llama un hombre práctico, de esos que estudian más sobre las cosas que sobre los libros, de los que saben dirigir sus esfuerzos por el camino de los hechos sin dejarse extraviar por engañosas teorías... Es prueba viva de cuanto es capaz el propio esfuerzo asociado a la austeridad de las costumbres y a la voluntad inquebrantable de surgir... Hombre de acción y de nobles ambiciones, ha ejercitado sus fuerzas y sus intelectos en labrarse una posición y en crearse un nombre... Solo... sin ayuda de nadie... Gastelbondo ha subido, no a saltos sino peldaño por peldaño, la escala del verdadero mérito, de aquel que consiste en adquirir el aprecio social y en ganarse la vida de un modo independiente. Las credenciales de Gastelbondo son... las ejecutorias de la honradez, del trabajo, de las buenas costumbres, de su buen sentido y de la cultura...[44].

Caso similar fue el del también tipógrafo y pedagogo cartagenero Federico Núñez González-Rubio: "Al lado de su padre aprendió a manejar el componedor que legara Gutenberg al

progreso de los pueblos; y en ese trabajo cotidiano, en la lucha del pensamiento contra el oscurantismo... surgió el pedagogo sin pedantería y el hombre ilustrado sin fatuidad de necios"[45]. En 1910, a propósito de algunos síntomas de decadencia del oficio por el surgimiento del linotipo, Germán Macía, considerado el decano de los tipógrafos de Cartagena, escribió: "Desde mi aprendizaje hice del arte una especial distracción a mi vida, no sólo como medio de recursos para la lucha por la vida, como de escuela y algo más que mis pocas facultades literarias no alcanzan a nombrar..."[46].

Y no se crea que estas notas solo eran dedicadas a tipógrafos en virtud de que ejercían un oficio que había despertado alta consideración bajo la República por las esperanzas que esta puso en la palabra impresa y en la educación como factores de progreso[47]. Orfebres, maestros de obra, herreros, ebanistas, oficiales y maquinistas de los vapores del tráfico por las arterias fluviales colombianas y de los ferrocarriles, empleados públicos y del comercio, también despertaron admiración y se hicieron merecedores de parecidas consideraciones. Los oficiales de vapores y ferrocarriles porque la vida de las empresas era responsabilidad de aquellos cuando las naves estaban de viaje por áreas inhóspitas de la geografía nacional[48]. Por ejemplo, el trabajo en los medios de transporte moderno y en los almacenes tenía ciertas connotaciones que diferenciaban a sus ejercitantes de otros oficios. A comienzos del siglo XX se registraba que un práctico de vapor del tráfico por el Magdalena, "... ha sido distinguido con el ascenso a capitán... los conocimientos que posee en la navegación, su cultura y honradez le han hecho merecer este nuevo puesto"[49]. De igual forma, la buena marcha de las casas comerciales dependía en gran medida de los empleados, quienes trataban con mercancías, dinero y llevaban la contabilidad, convirtiéndose en personas de confianzas de las empresas[50].

Pues bien, a muchas de estas personas que vivían del trabajo se les tropieza en la prensa oficial de la época ejerciendo cargos públicos por designación o representación. Otros resaltan por los rangos de sargentos, tenientes, coroneles, capitanes y en algunos casos generales de las milicias. Firman manifiestos y organizan sociedades políticas y de beneficencia, al tiempo que forman parte de las cofradías religiosas y se les registran en los listados de las logias masónicas[51]. Otros elevan representaciones ante las autoridades, y/o con estas contratan la construcción y refacción de bienes muebles e inmuebles públicos. Igualmente rematan pequeños impuestos municipales y provinciales y se les reconoce el respeto social al aceptárseles en calidad de fiadores en los contratos públicos[52]. No pocos hacen de la prensa una tribuna para expresar sus ideas y puntos de vista sobre la situación política y económica y la administración pública[53]. También forman parte de los directorios políticos municipales, provinciales y regionales, y a comienzos del siglo XX se colocan al frente de la protesta y de la organización de los trabajadores[54].

Estos trabajadores tejieron una urdimbre social y cultural a nivel familiar, vecinal y municipal que luego fue asumida por otros sectores sociales, en especial por las capas medias modernas de la primera mitad del siglo XX[55]. Este tejido se expresaba en una manera de entender la justicia y de valorar la educación, diseño de estrategias familiares de superación, defensa de determinadas formas y espacios de cohesión social. También crearon mecanismos de solidaridad familiar y vecinal, estilos de acción política que hasta hace pocos años formaban una herencia de los sectores populares, usufructo del tiempo libre, formas de religiosidad popular, mecanismos de reproducción de los oficios entre las generaciones de las familias, etc. Diseñaron un arsenal de estrategias del grupo familiar con el fin de salir adelante, en especial el estudio como medio de superación y dignificación social. En 1910 un joven

médico de Cartagena, se dirigió con altivez a sus detractores que le achacaban sus orígenes humilde y negro, diciéndoles: "Hónrome de no proceder de las clases encumbradas... procedemos de esa modesta sociedad cartagenera, que afrontando toda clase de sacrificios hace prodigios de esfuerzos nada comunes. Mi familia es la única que en estos últimos tiempos ha dado tres doctores..."[56]. Casos similares fueron los de los profesionales Juan y Fernando Botet, quienes provenían de una familia de artesanos mulatos y de los también profesionales Rafael y Cristóbal Pérez C., hijos del artesano Simón Pérez R., uno de los fundadores en 1909 de la Sociedad de Artesanos de Cartagena[57]. Las estrategias cobraban vida en usuales adagios, tales como "orgullo con hambre", "sólo quien estudia logra ser alguien en la vida", "pobre pero honrado", "hacer de tripas corazones", aforismos que, entre muchos otros, fueron construidos o apropiados por este sector social, constituyéndose en el norte del sentido común y en guía de las acciones de familias enteras.

Este ideario político de autoestima social estuvo relacionado con el que subrayaba la valoración de la educación. En 1894 Juan Coronel escribía que era la educación y no la raza lo que marcaba las diferencias entre las personas, pues permitía desarrollar el raciocinio, la capacidad de pensar y en consecuencia erigirse por encima de lo primario. Luego concluía dirigiéndose a los sectores bajos de la población de Cartagena: "... si no reciben la ilustración necesaria, no tendrán más porvenir que el de la servidumbre"[58]. Los testimonios nos presentan a algunos artesanos como personas que tenían en alta consideración la lectura y la educación, constituyéndose algunos talleres en centros de sociabilidad cultural y política en los que se difundían y discutían las lecturas que circulaban de mano en mano. Algunos artesanos se convirtieron en una especie de librepensadores, parecidos a lo que Eric Hobsbawm[59] llamó "ideólogos del pueblo llano" en un artículo dedicado a los zapateros políticos europeos del siglo XIX. Es significativo que el

poeta Candelario Obeso hubiese escrito la comedia Secundino el Zapatero (1882), cuyo personaje central es un artesano que lee, discute y aspira a ascender socialmente mediante la política[60]. Con colecciones de periódicos, folletos, revistas, libros, afiches, carteles, literatura de folletín, etc., era usual que a muchos talleres artesanales concurrieran personas de diversa extracción social, interesadas en el diálogo, en el intercambio de ideas con artesanos interlocutores que llamaban la atención por sus expresiones iconoclastas y por sus apuntes picantes sobre la cotidianidad. Durante los últimos años del siglo XIX y comienzos del XX sobresalió en Cartagena el zapatero Manuel Araujo Lara, reconocido "... por su charla impregnada de cierta filosofía burlona para aceptar y comentar la tragicomedia de la vida"[61].

Los censos de 1851 y 1875 del barrio de La Catedral de Cartagena registran que lo más usual era que los hijos de los menestrales asistieran a la escuela hasta los primeros diez años de vida y los mayores de esa edad aparecen vinculados a las labores que ocupaban a sus padres. Esto formaba parte de las estrategias de superación, mediante las cuales los miembros mayores se esforzaron por hacer de algunos de los menores, profesionales e institutores. Las historias de la Universidad de Cartagena y de la Escuela Normal del siglo XIX, que analicen las relaciones entre el discurso político liberal, los estudios universitarios y la movilidad social de negros y mulatos de ascendencia artesanal, pondrían de presente la intensidad con que este sector asumió esas estrategias[62].

Algunos indicios tenemos al respecto que pueden ayudar a dar una idea de lo que queremos decir. Por ejemplo, en 1851 el institutor cartagenero Juan Aguirre B. aparecía viviendo en casa de su padre, el artesano Antonio Aguirre. Lo mismo ocurría con el médico Manuel A. Moré, hijo del artesano Florentino Moré. En el censo de 1875 se registró que Manuel Moré (quien aparece en el censo de 1851 como sastre) es legista. Sus

hijos Julián, Eugenia, Zoila y Juana Moré Cueto son institutores que alcanzaron prestancia social en Cartagena, llegando las mujeres a formar parte importante de sociedades femeninas al lado de señoras de la elite. En este mismo padrón aparece el abogado Francisco de P. Pacheco Cañaveras viviendo bajo el mismo techo con su padre, el artesano Miguel Pacheco[63]. En 1880 Manuel Pájaro Herrera, mulato e hijo de un ebanista, se graduó de médico, siendo uno de los galenos más prestantes de Cartagena durante los treinta primeros años del siglo XX[64]. Caso parecido fue el del mulato José Caballero Leclerc, médico quien llegó a ser alcalde de la ciudad y del también mulato y médico Manuel Francisco Obregón (gobernador del departamento de Bolívar)[65]. Ya he citado los casos de los profesionales Eduardo Miranda Fuentes, Juan y Fernando Botet, Rafael y Cristóbal Pérez C.[66].

Las estrategias también involucraban formar parte de las redes políticas partidistas, y la condición de mediadores culturales entre las elites y los sectores bajos de la población. Pero en una sociedad que ha exaltado los valores antiburgueses, cuando no eran comedidas esas estrategias de movilidad social desataban las críticas de los congéneres de los trabajadores notables. En la poesía Clímaco Soto Borda y Luis Carlos López están sendos poemas titulados “El burgués”, en los que, al igual que lo hizo Candelario Obeso en Secundino el zapatero, hacen befa de artesanos que sin mayores escrúpulos se esforzaron denodadamente por acercarse y por ser admitidos por las elites. El mismo gremio también podía poner límites a lo que consideraba el “arribismo” de algunos artesanos y sus descendientes[67].

La autovaloración podía ser reforzada por el hecho de vivir autónomamente. Quien mejor percibió la importancia de la autonomía del trabajo independiente en un taller fue Manuel María Madiedo, intelectual cartagenero proveniente de una familia de funcionarios medios, quien para los años de

1850 ha realizado una considerable cantidad de lecturas de las principales obras sociopolíticas de las diversas variantes del socialismo utópico francés, base de su trabajo La Ciencia Social o el Socialismo Científico editado en 1863, en el que al comparar el trabajo artesanal con el campesino, caracterizaba a los oficios manuales urbanos de la siguiente manera: "El artesano trabaja sobre COSA SUYA. Las materias primas son de él; y en caso de que no lo sean, esa deuda no ataca directamente su independencia personal, ni su hogar doméstico, ni la dignidad de su familia... El zapatero, el sastre, el herrero, el carpintero, viven en el seno de ciudades, a presencia de todo el pueblo, a la vista de los magistrados y, sobre todo, viven EN SU CASA"[68]. Ello es significativo en una sociedad que acababa de abolir la esclavitud, y en la que la mayoría de la población estaba formada por jornaleros y por la servidumbre doméstica, quienes ganaban el sustento en trabajos diversos. Junto a estos existía un grueso número de pescadores, bogas, marineros, labradores, leñadores, considerados como los estratos más bajos, contra los que muchas veces se emitieron disposiciones coercitivas para controlarlos, llegándose muchas veces al extremo del concertaje forzoso por libertinaje[69].

Esta valoración de la independencia y de la dignidad también se reflejó en las formas de protesta social de los artesanos y de los empleados asalariados que gozaban de independencia y que por tanto controlaban sus decisiones. En efecto, las formas de protestas colectivas, catalogadas en el código penal del Estado de Bolívar de 1862 como "conmociones populares" y en las que clasificaban la rebelión, la sedición, el motín y la asonada[70], siempre estuvieron acompañadas por formas de protestas individuales empleadas por los trabajadores para expresar la inconformidad ante lo que consideraban atropellos a la dignidad humana. Antes de las huelgas de trabajadores con cese de actividades y acciones en el mismo sitio de trabajo, la comunidad estaba acostumbrada a que artesanos y

jornaleros expresaran sus inconformidades contra los bajos salarios o el maltrato a su dignidad abandonando el trabajo. Esta forma de protesta fue muy común entre los artesanos y dependientes comerciales, siendo penalizada en los códigos de policía de hasta comienzos del siglo XX, bajo la acusación de "abandono de trabajo". Para los artesanos -al menos para los sectores que los datos nos permiten vislumbrar- la dignidad individual se jugaba su suerte a cada rato, la que devenía de una independencia que los colocaba en condición de poder contratar y trabajar como personas independientes, ya fuera en sus talleres, a domicilio o en una empresa. Cuando pasaban a la condición de dependientes económicos, se resistían a la subordinación y en sus reivindicaciones siempre estuvo presente la exigencia de un "trato digno y justo".

No se trata de que en otros sectores esta petición estuviera ausente; más, sin embargo, no cobraba la prioridad que si tuvo entre los artesanos, pues es la misma forma que vio el presbítero Pedro María Revollo[71] por los años 1860 cuando los carpinteros de ribera se quejaron a su maestro porque el contratista no les daba "la garza", especie de refrigerio que ingerían a las diez de la mañana. Ese sentido de dignidad y el deseo de independencia se escondían detrás de la decisión de Alberto Chegwin, mecánico barranquillero de montar su propio taller para que sus familiares fueran independientes[72]. En 1910 los carpinteros que trabajaban en el Muelle de La Machina de Cartagena decidieron abandonar el trabajo ante la actitud de la empresa del ferrocarril de no permitirles diez minutos para salir debajo del muelle, cambiarse de ropas y tomar "la máquina" para venir a almorzar al centro de la ciudad y volver. Entonces, muchos se quedaban en el muelle sin poder ingerir alimentos, lo que como es obvio pensar acarreaba una gran censura moral contra la empresa[73].

El abandono del sitio de trabajo como forma de protesta, fue individual y colectivo dependiendo de la prestancia social que tuviera los grupos y sujetos sociales. En 1907, cuando

se formó el monopolio de la navegación fluvial por iniciativa gubernamental de Rafael Reyes, los capitanes Manuel Betancourt, Alfonso de Caro y Luis del Valle, quienes habían ascendido paso a paso a ese cargo, en protesta se retiraron de la empresa recién constituida y empezaron a incursionar como empresarios de la navegación, lo que al parecer lograron con algún éxito. Pero sin duda que esta era una respuesta que solo los pocos que habían acumulado un capital simbólico de trabajo (conocimientos, experiencia, pericia, honorabilidad y responsabilidad y crédito) podían asumir, como fueron los casos de los capitanes mencionados y de Alberto Chegwin, Mortimer de Lima, Cristóbal Striedinguer, Génaro Pérez, Max Carriazo, Bartolomé Vizcaya y algunos otros. Para la mayoría de los mecánicos especialmente los vinculados a las compañías portuarias esa perspectiva estaba vedada, por lo que preferían el retiro decoroso cuando las empresas, en razón del estado de las actividades económicas, decidían prescindir de sus servicios. Así sucedió en 1911, cuando los agentes de la Alianza de Transportes Fluviales, empresa radicada en Londres, despidió a "... más de cien de esos artesanos [mecánicos, herreros, carpinteros, etc.] que son el orgullo de esta ciudad, quedaron sin trabajo ayer mismo"[74].

Raza, liberalismo y trabajo

La consecuencia más visible del conjunto de estrategias individuales y familiares desarrolladas por los artesanos y otras franjas no elitistas de la población, fue el distanciamiento que fueron tomando con relación a los sectores más plebeyos, como también la fragmentación de los sectores socio-raciales[75]. A este proceso de diferenciación se le ha rastreado sus orígenes en el mestizaje[76], la apertura de las milicias a mulatos y mestizos efectuada por la reforma militar borbónica[77] y las reformas del trabajo artesanal[78], como también a la persistencia de viejos discursos sobre las diferencias entre las artes nobles y los

oficios viles y sus correspondientes prácticas sociales[79]. Esta última distinción permitía a los plateros, herreros, ebanistas, pintores, sastres, maestros de obra y otros oficios considerados nobles, diferenciarse del resto de los menestrales gracias al conocimiento y la dedicación que demandaban sus oficios, a la prestancia que les procuraban y a que trabajaban para sectores de las elites, pudiendo entrar a formar parte de sus redes sociales y políticas[80].

Sin embargo, una cosa era la diferenciación con relación a los estratos más bajos de la población y otra cosa era que se pudieran lograr condiciones de igualdad con las elites. La aceptación pública de las buenas propiedades de los trabajos y la honradez de estos artesanos negros y mulatos no necesariamente llevaba al reconocimiento de la calidad social de sus ejercitantes, pues el factor racial continuó siendo una barrera determinante que establecía límites a su movilidad social. Téngase en cuenta que más allá de la abolición de la esclavitud (1852) persistieron las valoraciones desdeñosas hacia trabajo manual y de la condición racial de la mayoría de sus ejercitantes[81], teniéndose a muchas labores como propias de esclavos, negros e indios tributarios. Esto determinaba las actitudes tanto de las elites como de los estratos medios y de otros sectores bajos de la población urbana frente a las relaciones de subordinación que implicaban esas formas de trabajos[82].

Esto quiere decir que el artesanado proveniente de las castas también tuvo que luchar al interior del mundo del trabajo para evitar las inveteradas exclusiones, y aunque bajo la República se avanzó en la valoración del trabajo material, en muchos sectores continuó primando el peso de una tradición de tres siglos de menosprecio hacia aquél o que establecía una jerarquía entre las artes nobles y las innobles. Según Manuel Pérez[83], a quien seguimos de cerca en esta corta digresión sobre las castas y los oficios durante la Colonia, las artes nobles fueron controladas por los blancos en los principales centros

urbanos hasta mediados de siglo XVIII. Estos también controlaron los gremios allí donde existieron, y cuando no pudieron impedir el acceso de las castas por la presión de la demanda, bloquearon el acceso a la categoría de maestro con el fin de evitar la competencia, la devaluación del trabajo y la degradación social del oficio.

Las fracturas en este orden de exclusiones se produjeron allí donde no existieron gremios ni ordenanzas que fijasen limitaciones, favoreciendo el ingreso de miembros de las castas a los talleres artesanales como aprendices, algunos de los cuales, con el tiempo, podrían llegar a maestros y a establecerse por su propia cuenta. Los trabajos artesanales desempeñados por los blancos eran para las castas uno de los medios de ascenso social más codiciados. El paso inicial que estas dieron para ingresar a los oficios fue en las ocupaciones más duras y desagradables. Pero los jóvenes más ambiciosos de las castas se habían esforzado por lograr contratos de aprendizaje con maestros artesanos o entrar a los talleres como ayudantes. Ya para finales del XVIII los principales oficios artesanales fueron ejercidos por las gentes de las castas, con la sola excepción de aquellos que, como la orfebrería continuó siendo dominada por los blancos de Castilla o de la tierra[84].

Pero lo importante para los propósitos de este ensayo es que en medio de esas condiciones adversas los artesanos y otros sectores subalternos decimonónicos aprovecharon algunos elementos del discurso liberal y las fisuras en el orden social para ir conquistando espacios de valoración social[85]. Los logros iban a depender de las grietas que presentara la sociedad del siglo XIX, convertida en una especie de campo de tensión en razón de las contradicciones entre, por una parte el proyecto republicano basado en los principios de la democracia liberal, el ideal del hombre consustancial a la vida republicana, la valoración formal del trabajo como centro de un modelo económico que insistía en domeñar a la naturaleza y

en estimular las actividades productivas, y por otro lado las actitudes y prácticas cotidianas de carácter racistas que excluían a mayoritarios sectores sociales y las crecientes actitudes desafiantes de estos últimos.

En efecto, desde finales del XVIII el pensamiento ilustrado fue fundando una visión histórica del hombre gracias a la biología y antropología, concebido como un ser en construcción y por tanto posible de perfección, gracias al trabajo, la educación, el control del cuerpo, los buenos modales y unas conductas públicas y privadas decorosas[86]. Pero en aparente contravía, el racismo continuó siendo el norte de conducta de sectores de la sociedad, lo que alcanzó su cima en una expresión que después de reconocer las virtudes privadas y públicas de un negro o mulato, sentenciaba sin ningún desenfado: "lástima que su color le ofende". Esto significaba que cualquier mejora en la buena reputación social afrontaba el límite impuesto por el color de las personas que se afanaban por no ser vistas como parte de la plebe. La razón de esa continuidad se debió a que la idea de concebir al hombre como un proyecto en construcción se traslapó sin ningún problema con las prácticas inveteradas de racialización de la sociedad como elemento de ordenamiento social, pues los ilustrados la enunciaron desde el distanciamiento racial y desde el poder que determinaba sus privilegios y legitimaba sus iniciativas contra la cultura del común[87]. Se trata de una aparente paradoja muy arraigada en el pensamiento social colombiano decimonónico sobre el hombre, la que también atravesó el pensamiento político en torno a la ciudadanía y las vías para lograr el progreso. Con esto quiero decir tres cosas: 1) que esa "sensibilidad antropológica" acerca del hombre como un proyecto factible de mejorar estaba en la base de las discusiones sobre a los atributos asignados a los portadores y a los excluidos de la ciudadanía. 2) Que ese cruce entre el hombre como proyecto y la ciudadanía se expresó en debates sobre las competencias

requeridas en los ámbitos político y moral de las personas que formaban el conglomerado social depositario de la soberanía. 3) Que fue por esta vía, asociada con las discusiones sobre la antinomia de "civilización o barbarie" y con la idea del progreso social, que el racismo halló un nuevo punto de apoyo, pues esa antítesis estaba asociada a una lectura socio-cultural que afirmaba que determinados grados de evolución de las sociedades, se correspondían con unos estados morales[88].

Así, las lecturas racializadas del orden social recibieron un nuevo aliento, con nuevas perspectivas para juzgar a las personas, los conglomerados sociales y las regiones acorde con ciertos criterios socio-raciales.

Pero la racialización de las sociedades no fue homogénea, aspecto que muchas veces se pierde de vista por algunos historiadores que nos presentan el tema como un bloque compacto y atemporal. Por ejemplo, aunque durante buena parte del siglo XIX los rasgos físicos usualmente se asociaban con el medio ambiente y los rasgos culturales, sociales y morales de los grupos humanos, es importante subrayar que las elites de las regiones que padecían lecturas racializadas de sus geografías llevadas a cabo desde el centro político-administrativo del país, podían combinar la reproducción de esos elementos de colonialismo interior con énfasis puestos en otros factores para así evitar el menoscabo de las áreas que representaban y en nombre de las que negociaban su inserción en el proyecto nacional. De esta manera, mientras que intelectuales de Bogotá y el mundo andino pretendían hacer descripciones etnográficas combinando el medio ambiente de las regiones y los biotipos que las ocupaban[89], los de las regiones colocaban el acento en otros elementos en los que estaban presentes nociones de fenotipo, cultura, clase, idioma, categorías legales, historia y geografía[90]. También entraron otros elementos como la vida política regional y local, los controles sociales, el cuerpo, el trabajo, las enfermedades y la geografía, originándose formas

peculiares de concebir, ordenar, clasificar y jerarquizar la realidad social, y marcando las relaciones entre los grupos de poder, los sectores subordinados y los espacios geográficos[91].

Pero los aparentes desfases en la paradoja entre la idea del hombre como proyecto en construcción y el racismo que ligaba el atraso (la barbarie) con ciertas características raciales, dieron elementos para que la gente del común los aprovechara para su beneficio. En efecto, cuando se le mira en el largo plazo y se observa las apropiaciones de que fue objeto por parte de diferentes sectores sociales, el discurso liberal se convirtió en arma en manos de esa gente para seguir fracturando el orden social basado en méritos *per-se*, por nacimiento. Tres aspectos del discurso liberal fueron aprovechados por los subalternos. Primero, la insistencia del liberalismo en desarraigar a las personas del pasado gracias a la condición de la ciudadanía[92]. Segundo, introdujo un nuevo lenguaje jurídico e institucional sobre el individuo que ayudó a redefinir de forma asimétrica los espacios y las formas de participación pública y las normas que regían las relaciones entre los individuos, los grupos sociales y el poder. Y tercero, porque la definición cultural y aún no biológica de la raza, hecha por el liberalismo de mediados del XIX brindó armas a los sectores subalternos para enfrentar las prácticas culturales cotidianas de racismo, propugnando por la mejoría social e individual con base en la educación y el trabajo[93].

Esa reingeniería del discurso liberal para convertirlo en arma que permitiera luchar contra la discriminación por vía de la exaltación de las virtudes sociales y cívicas y de la valoración del trabajo, originó lo que David Sowell[94] ha llamado el "republicanismo artesano"[95], que cuestionaba el orden social de privilegios honoríficos, valora las formas de solidaridad, reclama participación en política de manera independiente y concibe a la República como organización social y política basada en gentes trabajadoras y honradas. En este discurso

el trabajo ocupó una función central y fue articulado con reflexiones sobre los aportes de los artesanos a la construcción de la nación[96].

Esa centralidad del trabajo estuvo presente en los debates y de las políticas asumidas en torno a la ciudadanía, la raza y el progreso, tanto por formar parte de la reelaboración del concepto del hombre, como porque estaba integrado en el orden del día de la nueva institucionalidad política que se estableció y el nuevo orden social y económico que se pretendió crear. En otros términos, el tema de la ciudadanía en ese siglo no se puede estudiar de manera desligada del marco ideológico del progreso y de una de sus variantes centrales, la actividad productiva. Por eso, ahora estamos en mejores condiciones para entender que la resistencia en contra del liberalismo económico de mediados del XIX no solo se debió al temor por la competencia de las mercaderías extranjeras que podían llevar a la ruina a los artesanos colombianos. También se debió a la exaltación de lo que consideraban que eran los aportes del trabajo a la construcción de la nación, y las críticas al enriquecimiento de personas que vivían de las rentas y de la especulación[97]. También fue parte central de las visiones de los subalternos acerca de la ciudadanía debido a que la ideología del progreso individual, social y del país, la no subordinación como condición para ejercer ciertos atributos consustanciales a ese derecho político[98], y los proyectos de reconstrucción y vinculación la economía colombiana a los mercados internacionales, obligaban a discutir sobre los alcances de la productividad[99].

En fin, en el siglo XIX la ciudadanía, el trabajo y la honorabilidad fueron escenarios en los que se enfrentaron distintos sectores sociales en procurar de alcanzar y/o limitar la consideración social, lo que no necesariamente significa que se realizara una redistribución de la economía del honor entre todos los sectores de la sociedad de esa centuria como expresión de la democratización y de la superación de la herencia

colonial. Los sectores subalternos, centro de las discusiones sobre el trabajo material, la ciudadanía y las conductas arregladas, tomaron parte activa en las redefiniciones que produjo el discurso liberal ya fuese por derecho o por vías de hecho, e hicieron sentir sus puntos de vistas de acuerdo con sus tradiciones, expectativas y las apropiaciones y resignificaciones que dieron a los nuevos discursos que llegaron a lo largo de esa centuria[100].

Entre el liberalismo y el espíritu de cuerpo: la ascendencia de los maestros

Ahora bien, todo eso era posible si los artesanos enfrentaban las continuas demandas liberales para que disolvieran los lazos de jerarquía y de solidaridades heredados de la Colonia. Conservar el espíritu de grupo era importante en la medida que les permitía incidir en el curso de la construcción del proyecto colectivo de alcanzar la valoración social de sus miembros, como también expresar sus puntos de vista acerca de la nación. No se trata de un tema novedoso para la historiografía latinoamericana de los últimos decenios, a la que le ha correspondido desmontar la visión catastrófica sobre el artesano que por los años 1960 y 1970 había propuesto la idea de la desaparición de este sector y de sus formas de sociabilidad y jerarquía interna por efecto de las consecuencias negativas del modelo liberal[101]. Para el caso de México, tanto René Amaro[102], quien ha estudiado al artesanado de Zacatecas, como Sonia Pérez Toledo[103] quien investiga al de Ciudad de México, han demostrado que durante la República y pese al establecimiento de la libertad de trabajo, los maestros siguieron controlando ciertos resortes básicos del trabajo manual, aún sin la existencia del monopolio laboral de los gremios, gracias al peso de las costumbres, o la creación de formas societarias modernas. Para este país, Vanesa Teitelbaum[104] ha sugerido que, en la defensa de la honra de las acusaciones de

vagancias, los artesanos actuaban como cuerpo al presentar testificaciones de maestros honorables en las que daban fe de que el acusado era un "hombre de bien y honrado". Sobre el Perú Íñigo García-Bryce[105] ha adelantado la tesis de que para los años 1860 y 1870 los artesanos de Lima recogieron el llamado liberal de crear asociaciones, pero antes que concebirlas como el resultado de individuos, las vieron como expresiones del grupo, promoviendo sus intereses sociales y políticos. En estas asociaciones civiles de ayuda mutua se superaron las diferencias de oficios y las jerarquías entre maestros, oficiales y aprendices, ayudando al desarrollo de una identidad social común y a diferenciarlos del resto de la población baja. De igual manera, en el caso colombiano el proyecto de lograr el reconocimiento social podía funcionar siempre y cuando la valoración del artesano individual estuviese acompañada de la del grupo. Por eso, los artesanos aventajados hablaban en nombre del sector, demandaban la creación de escuelas de artes y oficios para capacitar a los trabajadores, criticaban la discriminación padecida por cualquiera de estos, exigían la corrección de los hábitos laborales y sociales, y en determinadas circunstancias plantearon la necesidad de aparecer con independencia política con relación a las direcciones políticas regionales y locales de los partidos liberal y conservador[106].

Esa actitud tenía orígenes coloniales. Para finales de la dominación española las autoridades emitieron la Instrucción General para los Gremios (1777) con el fin de estimular el desarrollo de los oficios y para reglamentar un sistema gremial en el Nuevo Reino de Granada[107]. Este proyecto fue acogido por Joaquín de Cañaveral y Ponce, gobernador de la provincia de Cartagena, en el bando de buen gobierno (especie de código de policía) que expidió en 1789[108]. Este bando contiene disposiciones sobre la obligación de presentar exámenes para alcanzar la condición de maestro. El control que este debía llevar sobre la asistencia diaria de sus oficiales y aprendices notificando

a los Comisarios de Barrios las ausencias. La permanencia de los oficiales en el taller del maestro y no en sus casas. También prohibió el cambio de maestro sin razones valederas. Estipuló que el aprendizaje del trabajo debía comenzar a los 9 años de edad y después de haber aprendido la doctrina cristiana y las primeras letras. La ubicación de los talleres en determinadas áreas de la ciudad, y muchas otras disposiciones encaminadas a ejercer un mayor control sobre este grupo sociocupacional. El primer código de policía republicano que se promulgó para la provincia de Cartagena (1828), volvió a prohibir que los artesanos abrieran talleres sin previamente someterse a un examen ante tres artesanos competentes y sin pagar una fianza ante la justicia ordinaria. A los que ya tenían categoría de maestros se le concedió un plazo de 15 días a partir de la promulgación del código, para que presentaran el certificado del examen[109]. Nominalmente la Constitución de 1832 asestó un golpe al sistema de gremios al prohibirlo por considerarlo que atentaba contra la libertad de empresa y de trabajo.

Sin embargo, una mirada más acuciosa a ciertos mecanismos de ascendencia y de control de los maestros sobre oficiales y aprendices deja ver que los maestros continuaron controlando aspectos importantes de la vida de los oficios. Primero porque se continuó utilizando el lenguaje del Antiguo Régimen y tanto elites como autoridades y artesanos hablaban de los “gremios” para referirse a los distintos oficios. Segundo porque en las celebraciones públicas estos siguieron participando por oficios. Tercero porque el peso de la rutina continuó marcando las formas de aprendizaje, de ascendencia y de control social de los maestros artesanos sobre los trabajadores manuales urbanos. Cuarto porque por medio de sus formas de sociabilidad tradicionales (talleres, cofradías religiosas, familia patriarcal, vecindario, etc.), los maestros siguieron desarrollando un espíritu de cuerpo que se prolongaba hasta el entorno inmediato a su sitio de vivienda. Y

quinto, porque creamos formas modernas de asociación en la que los maestros continuaron teniendo el mayor protagonismo[110]. Controlaban la promoción a la condición de maestro (aunque esta se fue reduciendo a la simple posesión de un taller), determinaban la calidad de los productos, recibían de las familias pobres a párvulos y jóvenes para que les enseñaran los oficios, la lectoescritura y principios morales, con libertad absoluta para disponer de ellos y castigarlos en casos de faltas. Por ejemplo, en el mismo año de la abolición formal del sistema de gremios una familia barranquillera entregaba a su joven hijo a un maestro de ribera (constructor de embarcaciones) por un período de cuatro años con el fin de que "... lo educara en el arte", lo alimentara, alojara, enseñara principios morales y a leer y escribir, obligándose el joven a "... no ausentarse, comprar, vender ni enajenar cosa alguna sin previo consentimiento del Señor, su Maestro..."[111]. Debieron ser muchísimos los contratos de igual tenor, los que no se registraban pues se pactaban oralmente con los maestros del vecindario. Un cronista cartagenero que vivió entre el tránsito de los siglos XIX y XX también rememoró en varios artículos esa relación maestro-aprendiz: "Allí... tenía el maestro Marzán su taller de zapatero y cerca de su banca bostezaban aburridos varios chicos con el Catón en la mano..."; "... en la zapatería del Maestro Manuelito Hurtado donde asistieron muchos muchachos de la época en sus vacaciones con el propósito de aprendiz..."[112].

Como la constitución de 1832 los había sometido a una continua tensión, los artesanos se vieron compelidos a lograr que bajo la República la estimación de sus oficios y de sus ejercitantes formara parte de la nación, diferenciándose con lo que había sucedido durante la Colonia cuando el ámbito de valoración de las labores de estos se reducía a sus formas organizativas (gremios y cofradías). Para alcanzar este propósito, manipularon el discurso liberal, pero sin renunciar al espíritu de cuerpo, haciéndole el quite al liberalismo que insistía en

que lo que importaba era la relación entre el individuo, la sociedad y las autoridades. Desde los talleres, en el vecindario, y en otras formas de sociabilidad, fueron sistemáticas las exigencias y las campañas para que sus labores fueran valoradas positivamente[113]. La mala imagen del grupo podía redundar en la imagen de sus integrantes como lo demostró la revuelta de artesanos en Bogotá en 1893[114]. Por eso, cuando un maestro artesano rompía las normas de la conducta grupal (por ejemplo, incumplimiento, robo, etc.), era apartado por medio de la censura social: la burla pública, la desconfianza y la pérdida de la clientela. En efecto, la construcción de una nueva imagen colectiva pasó por una transacción entre lo grupal y lo individual, pues no bastaba el buen reconocimiento personal cuando se era miembro de un grupo sobre el cual recaían acusaciones por su comportamiento social. A pesar que régimen artesanal corporativo, fue prohibido por la Constitución de 1832 al considerarse que atentaba contra la libertad de trabajo, los menestrales a través de sus formas de sociabilidad tradicionales (talleres, cofradías religiosas, familia patriarcal, comunidad vecinal, etc.), desarrollaron un espíritu de cuerpo expresado en la ascendencia que los maestros tenían sobre oficiales y aprendices y en el entorno inmediato a su sitio de vivienda.

Ellos controlaban la promoción a la condición de maestro (aunque esta se fue reduciendo a la simple posesión de un taller), determinaban la calidad de los productos, recibían de las familias pobres a párvulos y jóvenes para que les enseñaran los oficios, la lectoescritura y principios morales, con libertad absoluta para disponer de ellos y castigarlos en casos de faltas. En sus zonas de residencia también tenían influencias. Para la elite, el gobierno y los partidos políticos los maestros artesanos constituían una especie de correa de transmisión de sus iniciativas, al considerárseles lo mejor y más representativo de los padres de familias, reunidos usualmente en los momentos de crisis gubernamental, muy comunes en el siglo XIX.

Dirigían las cofradías de los patronos de los oficios y organizaban las festividades patronales, de las que se constituían en los personajes más destacados. En caso de calamidad pública se ponían al frente de las iniciativas para socorrer a los desdichados. Algunos de ellos, además del oficio que ejercían eran músicos (en Cartagena sobresalieron como músicos Ciprián Julio, Saturnino Fortich, Bernardo López, Manuel Villarreal, Marceliano Escauriaza, Saturnino Leal, José Lorduy quienes componían danzones, valses y pasillos), y conocían muchos elementos de la medicina popular. Cuando un maestro artesano rompía las normas de la conducta grupal (verbigracia, incumplimiento, robo, etc.), era apartado por medio de la censura social: la burla pública, la desconfianza y la pérdida de la clientela.

Ahora bien, uno de los mecanismos que permitió la ascendencia de los maestros sobre el resto de los artesanos fue la figura del fiador. Este se hizo necesario cuando la abolición de las trabas legales para ser maestro y montar taller aparte, incrementó su número, improvisándose muchas personas bajo la condición de maestros[115]. El fiador era imprescindible para efectuar contratos y representaba un mecanismo de control social y grupal para evitar el desprestigio del oficio, al tiempo que servía para extender la influencia social y política. Pero detrás de este mecanismo jurídico formal persistió el control grupal a través del respeto que profesaban oficiales y aprendices a los maestros, pues siempre había que acudir a ellos para que recomendaran o dieran el visto bueno a las obras llevadas a cabo[116]. Se entiende que el maestro que servía de fiador, por sus características morales, laborales, de prestancia, destreza técnica y bandería política, tenía ascendencia sobre quien le ocupaba, convirtiéndose en su consejero y en vigilante del desarrollo del contrato, velando al mismo tiempo por la integridad moral de su protegido, pues en todo esto estaba en juego su prestigio. Ese espíritu de cuerpo, de comunidad, explica el desarrollo de la pedagogía del buen ejemplo como mecanismo de

difusión y de aceptación entre los estratos bajos de determinada moral del carácter: "La moral se aprende objetivamente de hombres superiores que en cada lugar imprimen buen ejemplo", anotaba un periódico de artesanos a comienzos del siglo XX; "La parte proletaria de nuestras masas, poco o nada estimuladas por los habitantes acomodados y medianamente instruidos de los pueblos, sigue en indiferencia por la enseñanza pública...", rezaba un informe oficial de 1867, y en 1889, al describirse la "postración" moral de las provincias del departamento de Bolívar se acusaba a "... aquellos que por su posición social están más obligados a propender al bien general, con la observancia de prácticas fundadas en la moral, la justicia y el derecho"[117]. En principio el maestro debía dar buen ejemplo, pues de ello dependía no solamente su ascendencia social, sino que así cumplía con las exigencias morales propias de su condición, y por tanto la buena imagen de su grupo social.

Esto explica que, como en toda sociedad precapitalista en la que la tradición oral desempeña un papel primordial de sociabilidad, el fiador debía ser una persona de edad madura, tal como se ve en los contratos realizados por artesanos con el Estado de Bolívar para construir o refaccionar bienes públicos, suministrar un servicio y diseñar prendas. Alrededor de la edad la cultura popular decimonónica había construido valores apegados al respeto y a la estimación. Ser persona mayor no sólo era poseer experiencias, conocimientos, destrezas, actitudes indispensables en una sociedad en la que los conocimientos se transmitían oralmente, y en la que el aprendizaje laboral era de persona a persona, transmitido en el oficio mismo. Aunque ya existía la categoría generacional de joven, a diferencia de ahora, esta era considerada como una fase de preparación y aprendizaje para llegar a ser adulto. Entonces, el concepto de maestro no solo designaba la experiencia laboral. También enunciaba la condición ejemplar de la persona. Además, a diferencia de los profesionales, quienes aún antes

de titularse alcanzaban un reconocimiento social que les permitía ejercer cargos públicos importantes, los artesanos solo lo lograban en edad madura. Aún un personaje como Antonio Araujo de León, miembro de una familia prestante, cuando a temprana edad incursionó en el campo de la tipografía se vio obligado a hacer una profesión de fe sobre la manera como ejercitaría el arte: "... Los tipos de la imprenta servirán... para ilustrar... Respetaré el buen sentido, o la opinión de la parte sensata de la sociedad"[118].

Si un artesano estaba bajo interdicción judicial, nadie le servía de fiador y ello afectaba sus intereses. Por ejemplo, varios artesanos acusados de intento de rebelión en 1870 solicitaron indulto aduciendo: "Venimos arrastrando una situación difícil en razón de que no podemos separarnos de la Capital, por encontrarnos bajo el brazo de la ley, ni entregarnos aquí mismo a ciertas ocupaciones que requieren de la cooperación de un tercero por no ser posible ofrecer una suficiente garantía, señalados como estamos con la marca de agitadores"[119]. En los trabajos por encargo de menor cuantía, que no requerían del fiador, era necesario cierto grado de confianza en el cumplimiento del artífice, pues regularmente se recibía un adelanto en dinero o en materias primas. Aún aquellos que gracias a cierta solvencia producían directamente y hacían de sus talleres pequeños almacenes (sastres, ebanistas, herreros, zapateros), se ganaban la confianza del público gracias a la calidad de los artículos elaborados y ofrecidos en un precio aceptable, lo que implicaba un mecanismo de autocontrol contra el abuso económico. La sociedad terminaba valorando al artesano no abusivo, y por tanto no apegado a un espíritu de enriquecimiento a toda costa, mecanismo de control también estimulado porque la escasez de bienes comercializables, las limitaciones técnicas y las relaciones de la comunidad con las materias primas nativas, permitió el desarrollo de una cultura que valoraba la calidad[120].

Por eso, un indicador de la honorabilidad de un artesano era su vida modesta, austera, sobre lo que se construyeron, casos contrarios, parodias teatrales y literarias. Tal vez uno de los oficios que representa de mejor manera la práctica de este valor es la platería o joyería. El platero podía trabajar colocando los materiales o los recibía de manos del cliente. En este caso la confianza era absoluta y usualmente el joyero satisfacía las expectativas del cliente. En Cartagena tuvo fama por su honradez y honorabilidad el platero Pedro Regalado Castro, uno de los primeros dirigentes de la Sociedad de Artesanos de Cartagena y concejal por esta en 1911. En su vejez ejerció el oficio de cobrador de deudas consideradas irrecuperables, y años después se le recordaba como un hombre de "... aquilatadas prendas morales, calmoso y lleno de afabilidad, pero al mismo tiempo de una rectitud de carácter y tenacidad inflexibles. A don Pedro podía confiársele toda clase de intereses, joyas, secretos personales, y seguro estaba de su honorabilidad y discreción absoluta"[121].

Los artesanos construyeron nuevas formas de leer y de concebir el orden socio-racial decimonónico, ligado a los debates sobre la construcción de la nación. Un político e intelectual cartagenero, el general Joaquín Posada Gutiérrez nos da ciertas claves para responder esos interrogantes. En 1865, a escasos cuatro años de la derrota del partido Conservador en la guerra de 1859-1861, este general, militante de esa colectividad política, publicó en 2 volúmenes sus Memorias histórico-políticas. Nacido 1797, fue un testigo excepcional de casi todo el siglo XIX colombiano. Había formado parte del sector de Cartagena que durante los años 1840 dominó la administración pública de la provincia homónima, sector que, como lo manifesté al comienzo de este ensayo mostró su descontento y temor por el ascenso liberal y la movilización de los sectores subordinados, pues veía en estos la amenaza de la "pardería" que tanto había descompuesto a las elites neogranadinas en los años in-

mediatamente posteriores a la Independencia, como también los comportamientos insolentes, carentes de educación que atentaban contra las "buenas costumbres" y el decoro, desconociendo la posición que asignaba la educación a cada quien en el organigrama social[122].

Tres lustros después y a propósito de las fiestas de la Virgen de La Candelaria, Posada Gutiérrez contrastaba sus recuerdos de la estratificación socio-racial de fines de la Colonia con el orden social de los años 1860. Después de celebrar la desaparición de las categorías socio-raciales coloniales[123], en su lectura vincula la pobreza con la condición racial, con los trabajos rudos y con una inclinación hacia la "libertad natural de su clase". Achaca la ausencia de posesión de mecanismos síquicos de autocontrol, de decencia, recato y de buenas maneras a la falta de educación. Pero a la vez, no la asocia a esta con la raza pues reconoce que "... la cortesanía y circunspección que más o menos rígidas se guardan en las reuniones de personas de alguna educación, *de todos los colores y raza*"[124]. De estos cortos pasajes de la obra de Posada Gutiérrez quiero retener el cruce entre la teoría de la libertad natural como modo de vida de los sectores bajos de la población, el racismo de naturaleza cultural que le permite leer la raza no en términos biológicos innatos, y el reconocimiento de los efectos de la educación en el proceso civilizatorio independientemente de la raza. La teoría de la libertad como una condición consustancial a la primigenia naturaleza humana era compartida por liberales y conservadores que habían abrevado las ideologías de sus partidos en la ilustración de inspiración francesa. Desde mediados del XIX esa imagen del hombre primitivo libre se acompañó con una periodización de carácter histórico que la relacionaba con la fase de la barbarie (representa por lo que más tarde se llamó el Tercer Mundo), y contrapuesta a la civilización (representada por Europa occidental) y entendida como un estadio de la evolución del hombre y de las

sociedades en la que prima la razón sobre los instintos. Esta fase se definía como la del mayor desarrollo del pensamiento racional, la educación, el dominio de los instintos, la cohesión social y el desarrollo de las instituciones públicas, mientras que la barbarie era la etapa primigenia de la evolución en la que predominaban las pasiones, los instintos, la ignorancia, el relajamiento social.

Fue desde esta perspectiva que Posada Gutiérrez definió la inclinación del pueblo bajo hacia la "libertad natural de su clase". La clave del tránsito a las formas de vida civilizada estaba en la educación, pues Posada Gutiérrez no escapa a la fe puesta por los hombres de esa centuria en la labor transformadora de aquella con base en los valores de la cultura del sector dominante. Lo importante de esto es que impone al racismo de la época algunos elementos de fundamentación cultural, lo que es significativo en un autor oriundo de Cartagena, ciudad en la que las diferencias raciales eran marcadas por el fenotipo debido a la presencia negra y mulata. No cabe duda, como lo han mostrado estudios recientes[125] que en esto influyó el hecho de que políticos e intelectuales de la segunda mitad de ese siglo empezaban a reconocer en el mestizaje la fórmula para formar la nación, y algunos de ellos, como José María Samper, veían en el mulato de las tierras bajas el sujeto ideal del mismo. Las descripciones de Posada Gutiérrez sobre los llamados "blancos de la tierra" y las "cuarteronas"[126] de finales de la Colonia expresaban un reconocimiento a la valía social de estos sectores debido a que compendiaban en el fenotipo y en las imágenes sociales educadas y de autosuperación que proyectaban, el ideal del mestizaje erigido sobre los valores de los blancos. Pero según Posada Gutiérrez la desaparición del imbricado sistema socio-racial colonial estaba llevando a una situación opuesta, al igualitarismo, en el que veía un riesgo pues llevaba a equiparar a las gentes del común con las personas de decoro que habían hecho del honor y de la dignidad

el norte de sus vidas[127]. En otros términos, proponía erigir el concepto de decencia en el rasero para decidir quiénes podían y quiénes no podían tener protagonismo y capacidad de decisión en la vida pública.

No es osado proponer que esta forma de pensar el orden socio-racial basado en criterios socio-culturales era el resultado de la combinación de al menos dos elementos: por un lado, de la tardía recepción en algunas áreas de la geografía colombiana de las teorías racialistas basadas en la biología darwinista y en la eugenesia[128] y por otra parte representaba una conquista impuesta por amplias franjas de sectores subordinados a las elites colombianas. El paso de un pensamiento social que se había empeñado en remarcar factores de diversa índole hasta llegar a naturalizar las diferencias humanas y achacarlas a factores congénitos y heredables, a otro pensamiento que termina definiendo la raza desde aspectos socio-culturales[129] que variaban entre localidades y regiones, fue una conquista que, aunque no resolvía de manera total el problema de la discriminación racial, al menos mostraba a la población que la padecía que era posible avanzar en ciertos logros. Se había adelantado en el propósito de que fuera la opinión de la comunidad la que determinara la reputación de las personas, introduciéndose nuevos estándares para calificar la vida de las personas, aminorando el peso del honor de preeminencia y realzando el honor construido gracias a una vida virtuosa. El propio general Posada Gutiérrez lo reconoció al indicar que para los años de 1860 la prestancia social estaba en función de "... la proyección de una conducta social aceptada por los demás"[130].

Al argumentar contra quienes señalan que los negros y mulatos fueron invisibilizados durante el siglo XIX, Francisco Flórez Bolívar[131] muestra dos aspectos interesantes: 1) que esa idea es difícil de sostener a la luz de los datos empíricos que evidencian que más que invisibilización se trató de una

barbarización por parte de las elites del mundo andino que asociaron a las tierras bajas con gente de color no apta para la civilización. 2) Que antes que una visión lastimera sobre los negros y mulatos del Caribe colombiano lo que debe operarse es una reingeniería de los temas que se investigan para escudriñar como en los contextos de la discriminación racial supieron sacar partido a las fisuras del orden social y político para alcanzar niveles de movilidad social. Los casos de Candelario Obeso, Manuel Ezequiel Corrales y Manuel Pájaro Herrera, mulatos oriundos de la otrora provincia de Cartagena, le sirven para ilustrar la movilidad lograda gracias a la educación y la política. El primero llegó a ser uno de los poetas más importantes de la Colombia decimonónica. El segundo, abogado de profesión, llegó a ocupar los cargos más importantes del Estado Soberano de Bolívar, excepto la presidencia), fue miembro de la Corte Suprema Federal de Justicia de los Estados Unidos de Colombia y rector de la Universidad del Rosario de Bogotá. Y Manuel Pájaro Herrera, se hizo médico, militante prestante del partido Conservador y senador de la República en varias oportunidades.

Pero estos logros también se dieron en un radio de acción más restringido, a nivel regional y local. Por ejemplo, para la segunda mitad del XIX el logro del reconocimiento por parte de los artesanos se expresó en el desempeño de cargos públicos a nivel municipal, provincial y regional, muy numerosos en Cartagena por su condición de centro político-administrativo de un vasto territorio. Esto conllevó a que algunos núcleos de este sector mejoraran sus condiciones de vida, además de su prestancia social, lo que explicaría su inclusión en las listas de contribuyentes, lo que, a su vez, se convirtió en un mecanismo de diferenciación social del artesanado. Los vínculos políticos les permitían acceder a los contratos oficiales para confeccionar prendas y útiles o para construir o reparar inmuebles, muchos de ellos pertenecientes al Estado después de

la desamortización de bienes de manos muertas en 1863. Solo entre los años de 1870 y 1872 hemos contabilizado 28 contratos celebrados entre el Estado y artesanos, sin incluir en esta cifra que una misma persona realizó más de uno[132].

Por ejemplo, el herrero barranquillero Juan de la Cruz Ruiz, fundador y secretario de la Sociedad Democrática de su ciudad natal y partidario del caudillo regional Juan José Nieto[133], con una carrera militar al lado de Nieto (al igual que otros artesanos) se convirtió en un personaje central de la vida política barranquillera, ejercitándose en varias oportunidades como cabildante, alcalde distrital y gobernador provincial. Esta prestancia política le permitió posteriormente incursionar en actividades económicas por fuera de su oficio artesanal, apareciendo en 1870 como rematador de impuestos. Caso parecido fue el del también herrero Eustacio de Barros, quien hizo su carrera política como partidario de la Regeneración, llegando a ser alcalde de Barranquilla en 1894.

En Cartagena algunos artesanos llegaron a ser alcaldes distritales y un número mayor cabildantes. Fermín Rossi Ortiz (sastre) fue alcalde en 1831. Francisco de Borja Ruiz (tipógrafo) en 1854. Marco J. Pérez (maestro de obra) en 1860. Máximo Lorduy (herrero) en 1864 y 1866. Federico Cortecero (ebanista) en 1867, 1883 y 1884. El coronel José Gabino Núñez (maestro de obras), reconocido como impulsor de sociedades populares, en 1868. Pedro Rafael Zúñiga (sastre) en 1868. El capitán Domingo Zúñiga (sastre) en 1871. Eladio Grau (sastre), maestro de la Escuela de Artes y Oficios en 1870, fue varias veces cabildante, y alcalde en 1874. José Frías (platero), militar de carrera, desempeñó la alcaldía en 1877. Juan C. Frías (carpintero), también militar de carrera, fundador de sociedades artesanales, fue Tesorero Municipal en 1882, diputado a la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar en 1884, y alcalde en 1878. Simón Pérez R. (sastre), fundador de la Sociedad de Artesanos de Cartagena en 1911, fue alcalde en 1878

y 1884. Leoncio Hernández Bonfante (sastre y tipógrafo) en 1883. Prudencio Maza (platero estudiado en Francia gracias a beca del Estado de Bolívar) en 1901, y Vicente Joly Buendía (ebanista becado a los Estados Unidos) en 1904. Para 1881 eran concejales del distrito de Cartagena Luis Hernández L., José María Brum, Pedro C. Pedroza, Juan Zúñiga, José Santos Marín, Aureliano Amor y Simón Pérez R.[134].

Además de los anteriores, también tuvieron protagonismo político los artesanos Nicolás Franco (carpintero), Máximo y José Gil Lorduy, Juan y José Frías, Juan Marimón y el maestro Manuel Marimón, José Fernán Caballero, Eladio Grau, Lucio Martínez y otros. Estos y muchos más, figuraron en repetidas ocasiones ocupando algún cargo en la administración local, integrando cuerpos colegiados como las juntas escrutadoras o como miembros de sociedades patrióticas y políticas. Tenemos por ejemplo los casos de Juan C. y José Frías, a quienes se les había concedido a finales de 1877 el grado de coroneles del ejército. Juan C. en 1877 era el presidente de una sociedad patriótica que manifestó apoyo al proyecto de canalización del Dique, y que proponía para asegurar la culminación de las obras, no eliminar el impuesto sobre la renta, aumentar en un 20% el impuesto sobre el consumo de mercancías extranjeras y en un 50% el que se cobraba por la destilación y rectificación de aguardientes. En 1878 fue alcalde de la Cartagena; presidente de la junta escrutadora provincial en 1882, miembro de la Asamblea del Estado Soberano de Bolívar el mismo año, y en 1883 fue llamado nuevamente al servicio activo de las armas en su calidad de coronel del ejército. También fue elegido como jurado de revisión y miembro principal de la junta preparatoria eleccionaria de la provincia de Cartagena, y el año inmediatamente anterior fue designado miembro principal de la junta escrutadora de esa provincia. A comienzos de 1884 falleció y esa entidad legislativa le rindió homenaje, considerando que, "[...] en los diversos puestos públicos que desempe-

ñó, ya civiles, ya militares, supo distinguirse por su honradez y patriotismo, habiéndose hecho acreedor al reconocimiento público; que su esposa e hijos viven honradamente en medio de los rigores de la miseria [...]". José Frías, aparece como archivero de la sección de contabilidad de la secretaría general del Estado en 1876 y como alcalde de Cartagena en 1877[135].

Eladio Grau por su parte llegó a ser alcalde del distrito den 1874, alférez de las milicias del Estado en 1875, luego teniente y posteriormente capitán. En 1879 fue elegido miembro suplente de la junta escrutadora de la provincia de Cartagena, y dos años después, en 1881, la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar lo eligió clavero electoral. Lucio Martínez había sido ascendido de sargento a capitán de las fuerzas armadas en 1878, también fue vocal del concejo municipal en 1885, jefe del cuerpo de policía en el mismo año y ayudante de la jefatura civil y militar del Estado en 1886. Nicolás Franco fue en 1877 el vicepresidente de la Sociedad de Liberales Unidos de Bolívar, mientras que José Fernán Caballero llegó a ser en 1883 el segundo suplente del gobernador de la Provincia de Cartagena[136].

Desde la segunda mitad del decenio de 1870, cuando se echó a andar el liberalismo independiente que luego abriría las puertas al advenimiento de la Regeneración, también se nota la continuidad de la vida pública de algunos artesanos, quienes siguen ocupando cargo de alguna importancia. Lucio Martínez, por ejemplo, quien tenía larga figuración en la burocracia local, aparece en 1885 como miembro del Concejo Municipal, en 1886 como ayudante de la Jefatura Civil y Militar del Estado a cargo entonces de José Manuel Goenaga y en 1887 jurado de conciencia en los listados del Tribunal de Justicia, al lado de otros artesanos como Lorenzo Saladen, José Lucio Acosta, Pío Herrera, Eladio Grau, Marcelino Marín, Antonio Atencio y Máximo Lorduy[137]. Las políticas económicas aplicadas por el liberalismo independiente agrupado alrededor de Rafael Núñez, en cierta medida ayudaron a fortalecer algunos sectores de los artesa-

nos en el Bolívar grande. La política del regenerador con relación al artesanado se ha estudiado por el lado de la emisión de un arancel proteccionista que debía estimular el desarrollo de las artes nacionales (medida que fracasó debido al manejo de la cuestión monetaria que produjo un alto índice inflacionario lo que deprimió el valor real del arancel), y no se ha prestado atención al aspecto social de la misma. Núñez mostró mucho interés en el fortalecimiento del sector de los artesanos notables para que como sectores sociales intermedios cumplieran la función de amortiguadores de los conflictos entre los dos polos sociales extremos, y entre los estratos pauperizados y el gobierno[138]. Esto explica los contratos efectuados con artesanos y también y el surgimiento de sociedades populares organizadas por éstos a fin de apoyar las políticas del regenerador.

El que hayan figurado como políticos o como militares les dio cierto reconocimiento social a estos miembros destacados del artesanado. Pero sus buenas conexiones probablemente les sirvieron para lograr la asignación de un buen número de importantes contratos para el arreglo y mantenimiento de los edificios del Estado, para los que a veces ni siquiera presentaban fiadores, y cuando lo hacían regularmente era un político o empresario reconocido. Parece que el prestigio que alcanzaron algunos de artesanos durante su vida, en gran medida gracias a la actividad militar, a la figuración política, al importante papel que jugaban en las sociedades de apoyo a los partidos y en los cargos locales como el Consejo, les daba lo suficiente como para lograr homenajes póstumos y para dejarle una pensión a sus familiares. Tenemos el caso de Juan Marimón, un albañil a quien la documentación le registra con cierta frecuencia comprando bienes muebles, y logrando varios contratos oficiales, entre ellos para adelantar obras de refacción en la casa de prisión y reclusión en 1875, bajo la fianza de Manuel I. Vélez. En 1877 tiene la obligación de refaccionar el Colegio del Estado; en 1878 debe arreglar el edificio de La

Merced y el de Santa Teresa; en 1879 debe hacer unos muebles para el edificio de Santa Teresa y hacer algunos trabajos en el cuartel del batallón Bolívar N° 3. En 1881 y 1882 le son asignadas obras de carpintería y pintura en el Tribunal Superior de Justicia, y en 1882 junto a Joaquín Nicolás Caballero y Leonardo Redondo, reciben un importante contrato para refaccionar el muro de El Cabrero[139]. Dentro de este grupo también resaltaron Máximo y José Gil Lorduy, quienes al igual que Marimón recibieron frecuentes contratos para trabajos en las edificaciones de los antiguos claustros del Santa Teresa, el Santa Clara, en los juzgados, en la casa de prisión y reclusión, para arreglar el salón de la Asamblea y la biblioteca del Colegio del Estado, entre otros[140]. Ahora bien, el caso de Máximo Lorduy parece ser especial no solo por el número de contratos que logra para sí, sino por las muchas veces que sirve de fiador tanto a su hermano como a otros artesanos al parecer de menor prestigio. Entre 1878 y 1888 Máximo y José Gil Lorduy reciben aproximadamente 20 contratos por parte del Estado, lo que da un promedio de 2 contratos por año.

Ello contribuyó a que la prestancia de algunos núcleos de menestrales se realzara, considerados gentes de bien y de honor con quienes la sociedad podía contar. Un articulista de comienzos de siglo XX, al comparar a los artesanos de su época con los de finales de la centuria hogaño, anotaba que la "edad de oro de este grupo pasó: En ella se les veía, en talleres propios, trabajar contentos todo el día, y luego, en la tarde, salir a gozar de la frescura de nuestras afuera, de paseo, bien vestidos y con algunos pesos sonantes en los bolsillos. Tenían sus centros sociales y frecuentes festivales se celebraban en ellos, en que hacían gala de su exquisita cultura y respetuosas deferencias por sus damas. Los más eran poseedores de fincas raíces y todo vivían con holgura"[141]. Importantes franjas del artesanado habían superado la subvaloración de la primera mitad de esa centuria cuando, para ilustrar con un ejemplo,

en 1846 se designó al carpintero José Francisco Escorcia para desempeñar el Juzgado Segundo Parroquial de Barranquilla, se excusó argumentando que no le era posible costearse una especie de asesor que conociera de jurisprudencia, rematando: “No debo aceptar, porque dividida la sociedad en clases y puesto que nada es más justo sino que entre más se guarde la más arreglada correspondencia para conservar su equilibrio, cada uno debe prestar su servicio en aquello para lo que es a propósito [...]”. En ese mismo año Andrés Jiménez, abastecedor de carnes, se negó a aceptar el nombramiento de Juez Tercero Parroquial aduciendo:

> ¿No desdice que en la villa cabecera del Segundo Circuito Judicial de la Provincia en que debe suponerse que sobran hombres para desempeñar un puesto como al que se me llama, se eche mano de un triste expendedor de carne en el abasto público que no sabe leer ni escribir, y a quien no le es posible tolerar la impresión del calzado que se vería en precisión de usar por la primera vez de su vida? ¿No sería envilecer la reputación de esta tierra constituyéndola en el rango del más infeliz pueblo de indígenas?[142].

A la vuelta del siglo XX muchos de estos y otros artesanos jóvenes organizaron de mejor forma sus puntos de vista acerca de la nación. La situación se volvió propicia para este ejercicio debido a la crisis afrontada por el país por efecto de la guerra de los Mil Días (1899-1902), la separación de Panamá (1903), la crisis económica de los diez primeros años de esa centuria y los levantamientos populares de Barranquilla y Cartagena en enero y diciembre de 1910. En el marco de la celebración del primer centenario del 11 de noviembre de 1811 y como producto de un desencanto de la política bipartidista, los artesanos cartageneros, agrupados en la Sociedad de Artesanos de Cartagena procedieron a revisar el discurso histórico republicano en un doble sentido: resaltando la participación de los sectores populares en los principales acontecimientos del pasado regional y local, y

realizando un balance crítico de lo que había representado para ellos la centuria republicana. Desde el periódico Voz del Pueblo, órgano de expresión de esa colectividad que agrupaba a las mutuarias de los oficios, se proclamó que la República era hija del sacrificio de los artesanos:

> Fueron los artesanos de Cartagena los que, en 1811, respaldaron con la entereza del valor cívico, el reto audaz, que el 11 de noviembre... lanzaron insignes patricios... Fueron los artesanos de Cartagena, los que en 1815 prefirieron morir al pie del reductor cañón... antes que rendir las armas... Fueron los artesanos de Cartagena, los que conducidos por Bolívar triunfaron en Cúcuta; hicieron la campaña de Venezuela...[143].

Además, la historia republicana del país la vieron como un aplazamiento de los ideales democráticos de los personajes independentistas. Se pensaba que las guerras partidistas estimularon odios y el desgaste de las energías nacionales, mientras que los ejercitantes del trabajo material permanecían apartados por instituciones excluyentes. Por eso, una de las aspiraciones de los trabajadores durante el período que estudiamos fue la de ensanchar la vida democrática, entendida como ampliación del derecho de ciudadanía a todos los hombres y erigirlo a la condición de fundamento de la soberanía popular, fortalecimiento del Congreso asignándole funciones tributarias, protección del trabajo nacional, reglamentación del Estado de sitio, inviolabilidad del derecho de propiedad, respeto a la vida y honra de las personas, no al servicio militar impositivo, absoluta libertad de prensa, libre comercio interno, elección directa de las autoridades municipales y fortalecimiento del municipio como base de la vida político administrativa nacional[144]. El desencanto también se refería a las maneras de dirigir al país por parte de las direcciones del bipartidismo. Se acusaba a la política de ser la causa de todos los males que aquejaban a la nación y en especial de las precarias condiciones de vida de los estratos populares. Esta idea se

acompañó con una visión sociológica sobre quiénes eran los que sufrían en carne propia esa situación de derroche de lo mejor de las energías nacionales en enfrentamientos de banderas. Un periódico fundado en 1908 por un tipógrafo liberal, al respecto anotó: "El pueblo de Cartagena es víctima del infortunio... Cuando los poderosos gobiernan zozobran los intereses del pueblo... Todo tiende a favorecer a los admirados; todo se inclina para aplastar a los menesterosos"[145].

En el primer editorial del periódico Voz del Pueblo se afirmaba que las sociedades están divididas en clases acorde con el desarrollo material de las naciones, existiendo en los países "altamente civilizados" una burguesía y un proletariado dado el intenso desarrollo del capital y del trabajo. Pero para el caso de Colombia, argüía que más que un problema de polarización social por razones del progreso material, se debía a la existencia de una "burguesía política" que centralizaba el poder, limitaba la democracia, al tiempo que estaba huérfana de iniciativas en torno al progreso material y cultural nacional[146]. Esta idea de la "explotación política" fue moneda corriente en la prensa artesanal regional de comienzos del siglo XX, acusando a los "oportunistas políticos" que utilizaban a la población en épocas electorales y una vez lograda la curul, les daban las espaldas. Se comprende pues el por qué la idea de un partido obrero independiente no fue imaginada como una ruptura con las ideologías liberal-conservadora, sino como la autopromoción de dirigentes salidos del artesanado, por fuera de las estructuras clientelistas y sin importar sus avenencias políticas[147]. Lo importante de estas reflexiones es que colocaron el tema de la nación no en el plano económico, como lo estaban haciendo las elites, sino en el de la política y la democracia social.

Desde que se fundó la República de Colombia, los ideales democráticos -los verdaderos ideales del colectivismo- no han logrado ensancharse

para influir eficazmente en el espíritu de nuestras leyes. Ha sido… una fuerza nula la parte aquella de nuestro pueblo que vive de un salario", y más adelante afirma que "… la organización… el Partido Obrero obedece a la necesidad de aunar los puros elementos populares [para] dirigirlos hacia la consecución de prácticas puramente democráticas[148].

Lo que siguió de ahí en adelante fue una creciente organización de mutuarias, intentos de independencia política con relación a las direcciones del bipartidismo histórico, y la ampliación de la cobertura de las estrategias familiares para lograr el reconocimiento social. Pero al mismo tiempo, las condiciones del racismo se acentuaron pues las elites colombianas desarrollaron nuevas estrategias de diferenciación por medio de una "tradición cortés" expresada en actitudes literarias y filológicas que les permitieron establecer distancias con el resto de la población. Para finales del siglo XIX emprendieron campañas sistemáticas para "depurar" el idioma de los barbarismos y otras expresiones populares[149]. En esta misma dirección monopolizaron nuevos símbolos del reconocimiento social (consumo de productos extranjeros, "buenas maneras") que les servían para diferenciarse del resto de la población y abrogarse el derecho a dirigir el país. También instrumentalización los criterios que definían la decencia para contraponerla a la cultura y a la política popular que podía colocar en entredicho su dominación, convirtiéndola en atributo de los intermediarios de su hegemonía. Durante el tránsito entre esas centurias el racismo se fortaleció ahora si gracias a la introducción en el país de una sociología biológica[150], estableciendo un racismo mucho más argumentado desde la biología, la siquiatría, la medicina y la geografía, gracias a las influencias de las teorías racistas internacionales.

Notas

1 "Editorial", BBC, *El Artesano*, Cartagena, febrero 1 de 1850. Cursivas en el original.

2 "Sociedad Democrática de Cartagena", BBC, *El Artesano*, Cartagena, marzo 17 de 1850.

3 Acerca de la participación política popular en los primeros decenios de vida independiente ver: Alfonso Fernández, *La participación de los sectores populares en la vida política de la Provincia de Cartagena, 1821-1850*, Tesis doctoral Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2010, pp. 261-348; Jorge Conde, "Ciudadanía, representación política y elecciones en el Caribe colombiano, 1820-1836". *Memorias*, 10, 2009: 157-185; *Buscando la nación*, Universidad del Atlántico/La Carreta Editores, Medellín, 2009; Aline Helg, *Liberty and equality in Caribbean Colombia 1770-1835*, The University North Carolina Press, Chapel Hill, 2004, pp. 162-236; Orlando Fals Borda, *El presidente Nieto*, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1986, pp. 32A-76A.

4 Sobre los temores suscitados por la Guerra de los Supremos ver: Sergio Paolo Solano, "Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX". *Historia y Cultura*, 3, 1994: 9-38.

5 En 1840, ante las recriminaciones hechas por Juan José Nieto porque algunos artesanos de color no respaldaron su aspiración política, Bernabé Malpica, hombre de color, se preguntó: "¿Quiénes hicieron la revolución que nos dio la vida y existencia política sacándonos de la humillación y la ignominia?", e inmediatamente respondió con cierta sorna: "¿Los Toledos, los Granados, los Torices, Los Rodríguez, los Ayos, los Amadores, los Pombo, los Piñeres, los Cavero, los Anguianos, los del Real, los Canabales, los García Seijos, los Fierro, etc., etc., qué eran?". La carta remata de la siguiente manera: "El que esto suscribe tiene que manifestar al benévolo lector, que es solo un pobre negro, pero hombre de bien, que vive de su trabajo y se llama Bernabé Malpica". Ver: Bernabé Malpica a Juan José Nieto, "Da pero escucha", Bocachica 24 de junio de 1840, BNC, fondo Quijano 466, pieza 219, f. 164. Sobre el reconocimiento que hacían de los sacrificios en vida hechos por conseguir la República ver las declaraciones de varios testigos en el juicio contra José Prudencio Padilla. "Sumaria averiguación para aclarar asuntos de la mayor importancia para la seguridad pública, que tiene una trascendencia fatal con la subordinación y disciplina a las clases del ejército". *Revista del Archivo Histórico Nacional*, IV, (40), 1942: 263-295.

6 Alberto Mayor, *Cabezas duras y dedos inteligentes*, Colcultura, Bogotá, 1997.

7 Roicer Flórez Bolívar, "Ciudadanos y vecinos: un acercamiento al proceso de construcción del ciudadano en Cartagena durante el siglo XIX". *Historia Caribe*, 11, 2006: 111-128; J. Conde, *Buscando la nación*, pp. 99-117; Margarita Garrido, "Nueva Granada entre el orden colonial y el republicano: lenguajes e imaginarios sociales y políticos", en Marco Palacios (Coordinador), *Las independencias hispanoamericanas. Interpretaciones 200 años después*, Norma, Bogotá, 2009, pp. 93-125.

8 Sobre los inicios de estos cambios a mediados del siglo XVIII con el surgimiento de la "crítica ilustrada de la realidad" ver: Renán Silva, *Los ilustrados de Nueva Granada 1760-1808: genealogía de una comunidad de interpretación*, Banco de la República/EAFIT, Bogotá, 2002, pp. 451-462.

9 La constitución política del Estado de Cartagena de 1812 rezaba que para ejercer cualquier cargo público era necesario, además de los derechos de ciudadanía, ser hombre libre, vecino o padre de familia o tener casa poblada y vivir de sus rentas o trabajo, sin dependencia de otro. Ver BBC, *Gaceta de Cartagena de Indias*, Cartagena, febrero 11 de 1813. El discurso artesanal relacionaba la defensa de la producción nativa, los hábitos y las posibilidades de consumo de las gentes del común y el contraste entre la calidad de los productos nativos y extranjeros, con la contribución del trabajo material a la formación de la nación y las características que esta debía poseer. Esto se expresó en el protagonismo político y social logrado por sectores del artesanado que hicieron de las "buenas costumbres", la condición de buenos vecinos, la valoración del trabajo y de la educación las herramientas para construir espacios de respetabilidad social.

10 Lyman Johnson and Sonya Lipsett-Rivera, "Introduction", in *The faces of honor: sex, shame and violence in colonial Latin America*, University of New Mexico Press, Albuquerque, 1998, pp. 1-17; Sueann Caulfield, Sarah Chambers and Lara Putnam (Editores), "Introduction: transformations in honor, status and law over the long nineteenth century", in *Honor, status and law in modern Latin America*, Duke University, Durham 2005, pp. 1-24.

11 David Parker, "Middle-class, mobilization and the language of orders in urban Latin America". *Journal Urban History*, 31, (3), 2005: 367-381.

12 Rosemarie Terán, "Los rasgos de la configuración social en la Audiencia de Quito". *Quitumbe*, 9, 1995: 11-19; Richard Boyer, "The limits of racial domination: plebeian society in colonial Mexico City, 1660-1720", in L. Johnson y S. Lipsett-Rivera, *The faces of honor*, pp. 152-178; Juan C. Estenssoro, "la plebe ilustrada: el pueblo en las fronteras de la razón", en Charles Walker (Editor), *Entre la retórica y la insurgencia: las ideas y los movimientos sociales en los Andes, siglo XVIII*, Centro Bartolomé de las Casas, Cusco, 1996, pp. 33-66; "Los colores de la plebe: razón y mestizaje en el Perú colonial", en Natalia Majluf (Editora), *Los cuadros de mestizaje del Virrey Amat*, Museo de Arte de Lima, Lima, 2000, pp. 67-107; Sarah Chambers, *From subjects to citizens. Honor, gender, and politics in Arequipa Peru 1780-1854,* Pennsylvania State University Press, Pennsylvania, 1999, pp. 4-5, 189-200, 213; "Little middle ground: the instability of a mestizo identity in the Andes, eighteenth and nineteenth centuries", in Nancy Appelbaum, Anne Macpherson and Karin A. Rosemblatt (Editores), *Race and nation in modern Latin America*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2003, pp. 32-55; Marisol de la Cadena, *Indigenous mestizos. The politics of race and cultura in Cuzco, Peru, 1919-1991*, Duke University Press, Durham, 2000, pp. 44-84.

13 Recientemente se ha reintroducido el concepto de *calidad* al considerar que la condición racial no constituía el único factor que determinaba la ubicación de las personas en el orden social: "La calidad abarcaba... un abanico de características, que iban desde el color y linaje de un individuo, a su estado de legitimidad, religión, lugar de residencia, oficio, género, estado moral, la ropa que vestía y su condición de noble o plebeyo, de libre o esclavo". Joanne Rappaport, "Quién es mestizo? Descifrando la mezcla racial en el Nuevo Reino de Granada siglos XVI y XVII". *Varia História*, 25, (41), 2009: 46.

14 Pilar Ponce y Arrigo Amadori, "Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis". *Revista Complutense de Historia de América*, 34, 2008: 15-42.

15 Julio Arias, *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2005, pp. 82-137.

16 En los siglos XIX y XX esto estaba en concordancia con los esfuerzos por divulgar las llamadas normas de urbanidad y la higiene social para corregir las "malas costumbres", ejercer el control social y promover la diferenciación social. Sandra Pedraza, *En cuerpo y alma. Visiones del progreso y de la felicidad*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2011 [1996], pp. 27-115; Carlos Yáñez, *Discursos y representaciones sociales de las identidades culturales en el Manual de urbanidad y buenas maneras de Manuel Antonio Carreño*, Universidad Nacional, Manizales, 2010; Beatriz González, "Modernización y disciplinamiento. La formación del ciudadano: del espacio público y privado", en Beatriz González et al (Compiladores), *Esplendores y miserias del siglo XIX. Cultura y sociedad en América Latina*, Monte Ávila Editores/Universidad Simón Bolívar, Caracas, 1995, pp. 431-451.

17 Patricia Echeverri, "El honor del mestizo". *Memorias*, 2, 1998: 46-63; "Nuevas indagaciones acerca de la identidad del mestizo", en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 30, 2003: 97-112; Margarita Garrido, "Honor, reconocimiento, libertad y desacato: sociedad e individuo desde un pasado cercano", en Luz G. Arango, Gabriel Restrepo y Carlos E. Jaramillo (Editores), *Cultura, política y modernidad*, Universidad Nacional, Bogotá, 1998, pp. 99-121; "Libres de todos los colores en Nueva Granada. Identidad y obediencia antes de la Independencia", en Nils Jacobsen y Cristóbal Aljovín (Coordinadores), *Cultura política en los Andes*, Universidad Nacional Mayor de San Marcos/IFEA, Lima, 2007, pp. 245-266; S. Chambers, *From subjects to citizens*, pp. 4-5, 189-200, 213; "Little middle ground", pp. 32-55; Verónica Undurraga, "*El honor no es más que la buena opinión:* aproximación al honor a partir de la categoría de lo *público* en el Chile de 1792 a 1822". *Bicentenario*, 4, (2), 2005: 17-35; "Honores transversales, honores polisémicos en la sociedad chilena del siglo XVIII", en Alejandra Araya, Azun Candina y Celia Cussen (Editoras), *Del Nuevo al Viejo Mundo: Mentalidades y representaciones desde América*, Universidad de Chile, Santiago, 2008, pp. 53-65.

18 A. Helg, *Liberty and equality in Caribbean Colombia 1770-1835*, pp. 91-120, 147-154; J. Conde, *Buscando la nación*, pp. 29-58.

19 R. Terán, "Los rasgos de la configuración social en la Audiencia de Quito", p. 18.

20 Pablo Whipple, "¿Apostando por la República? Decencia, apuestas e institucionalidad republicana durante la primera mitad del siglo XIX en Lima". *A Contra Corriente*, 6, (3), 2009: 4-7.

21 R. Terán, "Los rasgos de la configuración social en la Audiencia de Quito", p. 11-19; J. Estenssoro, "la plebe ilustrada", pp. pp. 33-66; "Los colores de la plebe", pp. 67-107; Marisol de la Cadena, *La decencia y el respeto. Raza y etnicidad entre los intelectuales y las mestizas cuzqueñas*, IEP, Lima, 1997.

22 Jaime Jaramillo, "Mestizaje y diferenciación social en el Nuevo Reino de Granada en la segunda mitad del siglo XVIII", en *Travesías por la historia*, Presidencia de la República, Bogotá, 1997, pp. 173-214; Margarita Garrido, *Reclamos y representaciones*, Banco de la República, Bogotá, 1993, pp. 215-225; "Entre el honor y la obediencia: prácticas de desacato en la Nueva Granada colonial". *Historia y Sociedad*, 5, 1998: 19-35; "Honor, reconocimiento, libertad y desacato", pp. 99-121; "Libres de todos los colores en Nueva Granada. Identidad y obediencia antes de la Independencia", en N. Jacobsen y C. Aljovín, *Cultura política en los*

Andes, pp. 245-266; Elisa Speckman, "De méritos y reputaciones: el honor en la ley y la justicia (Distrito Federal, 1871-1931)". *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*. XVIII, 2006: 331-361.

23 V. Undurraga, "*El honor no es más que la buena opinión*", pp. 17-35.

24 J. Jaramillo, "Mestizaje y diferenciación social", pp. 173-214; M. Garrido, *Reclamos y representaciones*, pp. 217-228.

25 M. Garrido, "Libres de todos los colores en Nueva Granada", pp. 245-266.

26 M. Echeverri, "El honor del mestizo", pp. 46-63; "Nuevas indagaciones acerca de la identidad del mestizo", pp. 97-112.

27 Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Relación histórica del viaje a la América Meridional hecho por orden de S. M., para medir algunos grados de meridiano terrestre*, tomo 1, Antonio Marín, Madrid, 1748, pp. 40-48; Magnus Mörner, *La mezcla de razas en la historia de América Latina*, Paidós, Buenos Aires, 1969, p. 64.

28 S. Chambers, *From subjects to citizens, pp*. 4-5, 189-200, 213; "Little middle ground", pp. 32-55.

29 Para algunos historiadores de la política a comienzos del siglo XIX, la construcción de la honorabilidad entre franjas de sectores subordinados estuvo ligada a la apertura de canales de participación y movilidad política abiertos por la República. Según Jorge Conde, quien sigue el modelo de los tres niveles de ciudadanos propuesto por Marcello Carmagnani (ciudadanos pasivos, ciudadanos intermedios y ciudadanos notables), fue a nivel de los intermediarios culturales (abogados, burócratas, publicistas, empleados públicos) que se desarrolló de forma más acabada la honorabilidad como condición de reconocimiento y respeto social. Jorge Conde, "Ciudadanía, representación política y elecciones en el Caribe colombiano, 1820-1830". *Memorias*, 10, 2009: 157-185. Al lado de esa interpretación, valedera sin duda alguna, se deben colocar otras facetas de las luchas de los de abajo por mejorar el status social, para evitar el riesgo de presentar solo una imagen instrumentalizada del honor.

30 Marta Irurozqui y Víctor Peralta, "Elites y sociedad en la América Andina: de la república de los ciudadanos a la república de la gente decente 1825-1880", en Luis Lumbreras, Manuel Burga y Margarita Garrido (Editores), *Historia de América Andina*, vol. 5. *Creación de las repúblicas y formación de la nación*, Universidad Andina Simón Bolívar, Quito, 2003, pp. 98-99.

31 Carmen Bernard, "Mestizos, mulatos y ladinos en Hispanoamérica: un enfoque antropológico de un proceso histórico", en Miguel León Portilla (Coordinador), *Motivos de la antropología americanista. Indagaciones en la diferencia*, FCE, México, 2001, p. 107.

32 C. Yáñez, *Discursos y representaciones sociales de las identidades culturales*; Ana Otero, "'Jeneros de gusto y sobretodos ingleses': el impacto cultural del consumo de bienes ingleses por la clase alta bogotana del siglo XIX". *Historia Crítica*, 38, 2009: 20-45; S. Pedraza, *En cuerpo y alma*, pp. 27-115; Thomas Fischer, "La 'gente decente' de Bogotá. Estilo de vida y distinción en el siglo XIX –vistos por viajeros extranjeros". *Revista Colombiana de Antropología*, 35, 1999: 36-69; Jonathan Brown, "La tradición cortés en la cultura colombiana del siglo XIX". *Revista Colombiana de Educación*, 30, 1995: 5-26.

33 M. de la Cadena, *Indigenous mestizos. The politics of race and cultura in Cuzco, Peru, 1919-1991*, pp. 44-84.

34 La historiografía sobre este sector sociocupacional viene avanzando en el estudio de sus formas de trabajo, actitudes frente a la vagancia y el control social,

las formas asociativas del Antiguo Régimen (gremios y cofradías) y las surgidas con la República (sociabilidades gremiales y políticas basadas en la libre asociación), como también en la protesta social. Francisco Quiroz, *Artesanos y manufactureros en Lima colonial*, Banco Central de Reserva del Perú-Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 2008, pp. 139-152, 221-226; Tania Sagastume, *Trabajo urbano y tiempo libre en la ciudad de Guatemala, 1776-1840*, Universidad de San Carlos, Guatemala, 2008, pp. 93-162; Tomás Pérez, "Privilegios, organizaciones gremiales y academias de bellas artes: el caso de Nueva España", en Beatriz Rojas (Coordinadora), *Cuerpo político y pluralidad de derechos. Los privilegios de las corporaciones en Nueva España*, CIDE/Instituto Mora, México, 2007, pp. 189-214; Sonia Pérez Toledo, *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la Ciudad de México, 1780-1853*, COLMEX/UAM, México, 2005; María Illanes, *La revolución solidaria. Las sociedades de socorros mutuos de artesanos y obreros: un proyecto popular democrático, 1840-1910*, LOM, Santiago de Chile, 2003; René Amaro, *Los gremios acostumbrados. Los artesanos de Zacatecas 1780-1870*, Universidad Pedagógica Nacional, Zacatecas, 2002; Francisco García, "Artesanos, aprendices y saberes en la Zacatecas del siglo XVIII", en Pilar Gonzalbo (Coordinadora), *Familia y educación en Iberoamérica*, COLMEX, México, 1999, pp. 83-98; Carlos Illades, *Hacia la república del trabajo. La organización artesanal en la Ciudad de México, 1853-1876*, UAM/COLMEX, México, 1996; Hilda Sábato y Luis A. Romero, "Artesanos, oficiales, operarios: trabajo calificado en Buenos Aires, 1854-1887", en Diego Armus (Compilador), *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*, Suramericana, Buenos Aires, 1990, pp. 219-250. También se estudia la cultura política artesanal, sus vínculos con el discurso liberal y los partidos políticos, los grados de subordinación y de autonomía con que aparecieron en las diversas coyunturas políticas del primer siglo de la República. Ver: Edwin Cruz, "El papel de los artesanos en la formación de lo público-político durante el siglo XIX colombiano", en Leopoldo Múnera y Nathaly Rodríguez (Editores), *Fragmentos de lo público-político Colombia siglo XIX*, Universidad Nacional/La Carreta Editores, Bogotá, 2009, pp. 255-297; René Amaro, "Artesanía y ciudadanía en Zacatecas del siglo XIX", en René Amaro (coord.), *Relaciones de poder, procesos sociales y conflictos políticos en Zacatecas. De la Colonia a la etapa porfirista*, Universidad Autónoma de Zacatecas, Zacatecas, 2008, pp. 165-208; Iñigo García-Bryce, *República con ciudadanos. Los artesanos de Lima, 1821-1879*, IEP, Lima, 2008; Sergio Grez, *De la "Regeneración del pueblo" a la huelga popular. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, RIL Editores, Santiago de Chile, 2007, pp. 189-564; David Sowell, *Artesanos y política en Bogotá, 1832-1919*, Pensamiento Crítico/Círculo de Lectura Alternativa, Bogotá, 2006; F. Gutiérrez, *Curso y discurso del movimiento plebeyo 1849-1854*; "La literatura plebeya y el debate alrededor de la propiedad en la Nueva Granada, 1849-1854", pp. 181-201; Marta Irurozqui, "La conquista de la ciudadanía. Artesanos y clientelismo político en Bolivia, 1880-1925". *Tiempos de América*, 3-4, 1999: 99-117; Andy Daitsman, "Diálogos entre artesanos. Republicanismos y liberalismos populares en Chile decimonónico". *Universum*, 13, 1998: 83-104.

35 Julián Ruiz Rivera, "Medio ambiente urbano en Cartagena de Indias: un juez y unos herreros", en Fernando Navarro (Coordinador.), *Orbis Incognitvs: Avisos y legajos del Nuevo Mundo: Homenaje al profesor Luis Navarro García*, vol. 1, Universidad de Huelva, Huelva, 2007, pp. 137-153.

36 José I. de Pombo, "Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Suprema Junta Provincial de la misma", en *Escritos económicos. Antonio de Narváez José Ignacio de Pombo*, Banco de la República, Bogotá, 2010 [1810], p. 272.

37 BBC, *Década. Miscelánea de Cartagena*, Cartagena noviembre 9 de 1814.

38 Beatriz González y José Amaya, "Pintores, aprendices y alumnos de la Expedición Botánica". *Credencial Historia*, 74, 1996; A. Mayor, *Cabezas duras dedos inteligentes*, pp. 20-26; Sergio Paolo Solano, "Artesanos, bellas artes, raza y política en Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) a finales de la Colonia", en Alcides Beretta Curi (Coordinador), *Inmigración europea, artesanado y orígenes de la industria en América Latina*, Universidad de la República, Montevideo, 2016, pp. 113-142.

39 Sergio Paolo Solano, "Sistemas defensivos y trabajadores en Cartagena de Indias, 1750-1810", en Sonia Pérez Toledo (Coordinadora), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, UAMI, México, 2022, pp. 87-159.

40 "Leopoldo de la Barreda", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 17 de 1879.

41 "Duelo", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, abril 10 de 1882.

42 "Domingo González R.", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero 15 de 1904.

43 Pedro Revollo, *Mis memorias*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1997 [1954], p. 68.

44 "Andando" y "Carlos Gastelbondo", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, octubre 20 de 1912.

45 "Federico Núñez G.", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, julio 12 de 1910.

46 AHC, *El Tipógrafo*, 1, 1919: 73.

47 Sergio Paolo Solano, "Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe colombiano, 1850-1930". *Palobra*, 9, 2008: 125-144.

48 Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Ministerio de Cultura/Observatorio del Caribe Colombiano/Universidad de Cartagena, Bogotá, 2003, pp. 55-78.

49 "Nuevo capitán", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, abril 26 de 1912. También ver: "La Sociedad de Capitanes y su nuevo presidente", AHDA, *El Porvenir*, Barranquilla, enero 14 de 1929; "Reorganización de la Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes", AHDA, *El Día*, Barranquilla, diciembre 18 de 1919; "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, octubre 22 de1906; Julio Acosta, *Manual del navegante*, Barranquilla, Empresa Litográfica, 1945, pp. i-iii; Miguel Goenaga, *Lecturas locales*, Barranquilla Tip. Goenaga, 1940, p. 279.

50 Una ley de 1873 del Estado de Bolívar consagraba que para poder ser miembro de jurado de revisión judicial se debía "Tener algún oficio, profesión o industria, que de garantías de independencia personal", condición que se mantuvo en el resto de esa centuria. *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 A 1875*, Cartagena, Tip. de A. Araujo, 1876, p. 163.

51 Leonello Marthe, *Historia de la Sociedad de Hermanos de la Caridad*, Panamericana Formas e Impresos, Barranquilla, 1996; Américo Carnicelli, *Historia de la masonería colombiana*, 2 volúmenes, Cooperativa Nacional de Artes Gráficas, Bogotá, 1975; Julio Hoenigsberg, *Cien años de historia masónica de la Resp. Log. El siglo XIX No. 24-1*, Tipografia Mora y Escofet, Barranquilla, 1964.

52 Greis Verbel, "Elites y redes de poder en torno al proyecto regenerador. Cartagena 1874-1892". *El Taller de la Historia*, 3, (3), 2011: 41-62.

53 Luz A. Núñez, *El obrero ilustrado. Prensa obrera y popular en Colombia 1909-1929*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2006.

54 Sergio Paolo Solano, "El mundo del trabajo en el Caribe colombiano durante el siglo XIX", en José Polo y Sergio Paolo Solano (Editores), *Historia social del Caribe colombiano*, Universidad de Cartagena/La Carreta Editores Medellín, 2011, pp. 73-122.

55 S. P. Solano, "Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe colombiano", pp. 125-144; Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, "Historia social y literatura en Colombia a comienzos del siglo XX. Los sectores sociales medios en la novela Cosme de José Félix Fuenmayor". *Revista de Indias*, 71, (252), 2011: 601-622.

56 "Nuestra misión", AHC, *El Grito de la Democracia*, Cartagena, marzo 9 de 1910.

57 "Me defiendo", AHC, *Penitente*, Cartagena, julio 31 de 1910.

58 J. Coronel, *Un peregrino*, pp. 23-25.

59 Eric Hobsbawm, *El mundo del trabajo*, Crítica, Barcelona, 1987, pp. 144-184.

60 Candelario Obeso, "Secundino el zapatero", en *Cantos populares de mi tierra*, Ministerio de Cultura/Universidad de Cartagena, Bogotá, 2009 [1882], pp. 129-221.

61 Daniel Lemaitre, *Poesías y corralitos de piedra*, Cofinorte, Bogotá, 1983, pp. 233-234; Alberto Lemaitre, *Estampas de Cartagena de ayer*, Cartagena, 1990, p. 44.

62 Leguis Gómez, *El Colegio Universidad del Estado Soberano de Bolívar, 1870-1885*, Tesis de grado Universidad de Cartagena, Cartagena, 1999; Israel Solipa, *Formación profesional en Cartagena, 1885-1900: visión de la política educativa de la Regeneración*, Tesis de grado Universidad de Cartagena, Cartagena, 2002; Francisco Flórez Bolívar, "Iluminados por la educación: los ilustrados afrodescendientes del Caribe colombiano a comienzos del siglo XX". *Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica*, 9, 2009: 35-58.

63 AHC, *Sección Manuscritos*, "Censo de población del distrito de la Catedral. enero 20 de 1851"; "Censo de población de la 1ª sección del Distrito de Cartagena... barrio de La Catedral... enero de 1875".

64 Jorge García, *Retratos de médicos. Crónicas sobre médicos del Bolívar grande en el siglo XIX*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 2000, pp. 15-21, 39-48.

65 F. Flórez Bolívar, "Iluminados por la educación", 35-58.

66 "Nuestra misión", AHC, *El Grito de la Democracia*, Cartagena, marzo 9 de 1910; "Me defiendo", AHC, *Penitente*, Cartagena, julio 31 de 1910; "Necrología", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero 22 de 1904.

67 "Ofensa a la dignidad obrera", AHC, *Pluma Libre*, Cartagena, agosto 30 de 1919. Una mirada despectiva hacia la elite en "Lo que no dice la prensa", "La juventud aristocrática" y "Tipos vanidosos nacidos en pesebreras", AHC, *Pluma Libre*, Cartagena, agosto 3 y junio 29 de 1919.

68 Manuel María Madiedo, *La ciencia social o el socialismo científico*, Incunables, Bogotá, 1982, p. 400. Mayúsculas en el original.

69 Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, "Política y trabajo. Debates sobre las normas jurídicas y las relaciones laborales de servidumbre en el Bolívar Grande (Colombia) en el siglo XIX". *Revista de Estudios Sociales*, 35, 2013: 16-28. Es significativo que el arzobispo Pedro Adán Brioschi, en una pastoral fechada en 1898, diferenciara a los artesanos, a los que llama "hombres de trabajo", de los "...hijos del pueblo... últimos grados de la sociedad... [entre los que ve] el desenfreno de las pasiones y la lobreguez de los vicios". Archivo Catedral de

Cartagena, *Carta pastoral del Ilustrísimo Sr. Dn. Pedro Adán Brioschi al pueblo y clero de la Diócesis de Cartagena*, Tipografía Salesiana, Bogotá,1898, pp. 84-86.

70 *Código penal del Estado Soberano de Bolívar expedido por la Asamblea Legislativa en las sesiones de 1861 i 1862*, Imprenta de Ruiz e Hijo, Cartagena, 1862, pp. 37-41.

71 P. M. Revollo, *Mis memorias*, pp. 188-189.

72 Don Ramiro, *Mis entrevistas*, Barranquilla, 1928, p. 67; M. Goenaga, *Lecturas locales*, p. 10.

73 "Carpinteros", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero 19 de 1910. En 1919 una obrera de la fábrica de Tejidos de la Espriella, Cartagena, fue "maltratada por un directivo y se marchó". "En la fábrica de la Espriella y Cía.", AHC, *La Causa Social*, Cartagena, julio 12 de 1919.

74 "Niebla que aumenta", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 23 de 1911.

75 M. Echeverri, "El honor mestizo", pp. 46-63; V. Undurraga, "*El honor no es más que la buena opinión*", pp. 17-35; M. Garrido, "Libres de todos los colores en Nueva Granada", pp. 245-266; J. Rappaport, "Quién es mestizo?", pp. 43-60; Pilar Ponce, "Versatilidad social y poderes múltiples en la América colonial". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2007. http://nuevomundo.revues.org/3231; J. Conde, *Buscando la nación*, pp. 28-58, 99-127.

76 J. Jaramillo, "Mestizaje y diferenciación social", pp. 173-214.

77 Allan Kuethe, "Flexibilidad racial en las milicias disciplinadas de Cartagena de Indias". *Historia y Cultura*, 2, 1994: 177-192

78 "Instrucción General para los Gremios [1777]", AGN, SC, Miscelánea, t.3, doc.16, fs,287r.-313r.

79 William Sewell Jr., *Trabajo y revolución en Francia. El lenguaje del movimiento obrero desde el Antiguo Régimen hasta 1848*, Taurus, Madrid, 1992, pp. 41-50, 100-109; T. Pérez, "Privilegios, organizaciones gremiales y academias de bellas artes", pp. 189-214.

80 A. Mayor, *Cabezas duras dedos inteligentes*, pp. 69-98, 99-216; María F. Duque, "Nuevos ciudadanos: entre el imperio español y la República colombiana". *Boletín Americanista*, 60, 2010: 165-186.

81 Sergio Paolo Solano, "Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores de los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930". *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, 88, 2010: 39-60; María Riaño, "Los bogas del rio Magdalena en la literatura decimonónica. Relaciones de poder en el texto y en el contexto", en María Nieto y María Riaño, *Esclavos, negros libres y bogas en la literatura del siglo XIX*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2011, pp. 139-266.

82 S. P. Solano y R. Flórez Bolívar, "Política y trabajo. Debates sobre las normas jurídicas", 16-28. Esto se refleja, por ejemplo, en las diferencias entre los empleados y los jornaleros y en las formas y periodicidad de los salarios. En fechas muy recientes la relación entre la condición racial, el trabajo, la ciudadanía y la prestancia social fue motivo de sendas investigaciones sobre la ciudad de Lima en el siglo XIX. I. García-Bryce, *República con ciudadanos*, pp. 26-42. Sobre la imagen de los habitantes de las distintas regiones colombianas como unos "tipos" raciales, sociales y culturales en los que estaba presente la valoración del trabajo, ver: J. Arias, *Nación y diferencia*, pp. 67-137.

83 Manuel Pérez, "El artesanado: la formación de una clase media propiamente americana, 1500-1800". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 274, 1986: 325-341.

84 F. Quiroz, *Artesanos y manufactureros en Lima colonial*, pp. 221-223; María F. Duque, "Legislación gremial y prácticas sociales: los artesanos de Pasto (1796-1850)". *Historia Crítica*, 25, 2003: 115-131; María C. Navarrete, "Los artesanos negros en la sociedad cartagenera del siglo XVII". *Historia y Espacio*, 15, 1994: 7-25. Para el caso de los oficios en Cartagena en la Colonia ver: María Aguilera y Adolfo Meisel, *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*, Banco de la República, Cartagena, 2009, pp. 9-53; J. Ruiz Rivera, "Medio ambiente urbano en Cartagena de Indias: un juez y unos herreros", pp. 137-153. Informaciones sobre los oficios artesanales en la construcción de la Cartagena amurallada pueden verse en: Juan M. Zapatero, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid, 1979; Donaldo Bossa, *Nomenclator cartagenero*, Banco de la República, Bogotá, 1981; Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias: Puerto y plaza fuerte*, Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1988; Rosa Martínez, Rosmary Martelo y Alfonso Cabrera, *Sistemas constructivos antiguos*, Tesis para optar al título de arquitectos Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1991; María Borrego, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, EEHA, Sevilla, 1983, pp. 407-417; *Cartagena de Indias. La andadura de una vida bajo la Colonia*, El Áncora Editores, Bogotá, 2010, pp. 40-41, 58-59, 254-256, 329-330, 367-375.

85 La afirmación de Torcuato di Tella sobre las actitudes de amplios sectores de la población mexicana de los primeros decenios de vida republicana en búsqueda "… de una mejor posición en el espacio social, la comparación con otros y el temor al descenso tiene un papel muy importante al determinar las actitudes de vastos sectores de la población", es plenamente válida para el resto de Latinoamérica. Torcuato di Tella, *Política nacional y popular en México*, FCE, México, 1998, p. 24.

86 R. Silva, *Los ilustrados de Nueva Granada 1760-1808*, pp. 451-462; S. Pedraza, *En cuerpo y alma*.

87 Santiago Castro-Gómez, *La hybris del punto cero. Ciencia, raza e ilustración en la Nueva Granada (1750-1816)*, Universidad Javeriana, Bogota, 2005, pp. 185-227.

88 J. Arias, *Nación y diferencia*, p. 47. La dicotomía "civilización o barbarie" popularizada por Faustino Sarmiento se fundaba en la periodización histórica realizada por el inglés Adam Fergusson, quien en la obra *Decadence et de la Chute de l'Empire Romaine* (1784) (la que formaba parte de la biblioteca del venezolano ilustrado Agustín Argumedo comprada en 1842 por la Universidad de Cartagena), estableció tres grandes fases en el desarrollo de la humanidad (salvajismo, barbarie y civilización). "Biblioteca en venta", BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, agosto 14 de 1842. Estas fases se definían acorde con lo que los ilustrados de la época concebían como el mayor o menor grado de desarrollo del pensamiento racional, la educación, el dominio de los instintos, la cohesión social y el desarrollo de las instituciones públicas, expresándose a través de las antinomias racionalidad-pasiones, moralidad-instintos, instrucción-ignorancia, cohesión social-relajamiento social, etc., representando el primer polo a la civilización y el segundo, sinónimo de cultura popular, a la barbarie. Acerca de comportamientos considerados como propios de la "plebe incivilizada" ver: "Notas del comisionado fiscal", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, enero 21 de 1878; "Informe del gobernador de la Provincia de Cartagena", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, julio 26 de 1877; "Informe del Fiscal del Juzgado Superior", BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, marzo 15 de 1898; "Fandangos" BBC, *Sema-*

nario de la Provincia de Cartagena, diciembre 12 y 19 de 1839; "Reinados", BBC, *El Heraldo Popular*, Cartagena, febrero 26 de 1838; "Pascuas", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, enero 6 de 1884; "Informe del Prefecto de la Provincia de Cartagena", BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, abril 16 de 1894; "No más barbarie" y "Supersticiones populares", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, junio 29 y septiembre 14 de 1879. También ver: David Weber, *Los Bárbaros. Los españoles y sus salvajes en la era de la Ilustración*, Barcelona, Critica, 2007, pp. 404-408; Gabriel Restrepo y Santiago Restrepo, "La urbanidad de Carreño o la cuadratura del bien", en L. G. Arango, G. Restrepo y C. E. Jaramillo *Cultura, política y modernidad*, pp. 137-148; Adriana Viviel, *Difusión de las normas de urbanidad en Cartagena: entre discursos y realidades, 1870-1899*, Trabajo de grado para optar al título de historiadora, Cartagena, 2001; Peter Wade, *Música, raza y nación. Música tropical en Colombia*, Vicepresidencia de la República, Bogotá, 2002.

89 José María Samper, *Ensayo sobre las revoluciones políticas y la condición social de las Repúblicas Colombianas (Hispano-Americanas)*, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Bogotá, 1945 [1861], pp. 273-331.

90 James Sanders, "Belonging, to the great Granada family: partisan struggle and the construction of indigenous identity and politics in southwestern Colombia, 1849-1890", in Nancy Appelbaum, Anne Macpherson y Karin Rosemblatt (Editoras), *Race & nation in modern Latin America*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2003, p. 59. Recientes investigaciones demuestran que el racismo biológico basado en las teorías del darwinismo social alcanzó fuerza en Colombia en el tránsito entre los siglos XIX y XX. Ver: **Álvaro Villegas, "Nación, intelectuales de elite y representaciones de degeneración y regeneración, Colombia 1906-1937".** *Iberoamericana*, 28, 2007: 7-24; Daniel Díaz, "Raza, pueblo y pobres: las tres estrategias biopolíticas del siglo XIX", en Santiago Castro-Gómez y Eduardo Restrepo (Editores), *Genealogías de la colombianidad*, Universidad Javeriana, Bogotá, 2008, pp. 42-69; Eduardo Restrepo, "Imágenes del 'negro' y nociones de raza en Colombia a principios del siglo XX", en Claudia Leal y Carl Langebaek (Compiladores), *Historias de raza y nación en América Latina*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2010, pp. 277-313; Jason McGraw, "Purificar la nación: eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano, 1900-1930", en C. Leal y C. Langebaek, *Historias de raza y nación en América Latina*, pp. 313-343. Acerca de las relaciones entre la idea del progreso y el racismo en el pensamiento ilustrado occidental ver: Robert Nisbet, *Historia de la idea del progreso*, Gedisa, Barcelona, 1996, pp. 397-410; Sergio Paolo Solano, "Raza, mestizaje, nación y ciudadanía: notas para repensar la configuración socio-racial del Caribe colombiano en el siglo XIX", en Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, *Infancia de la nación. Colombia en el primer siglo de la República*, Pluma de Mompox, Cartagena, 2011, pp. 148-172.

91 Nancy Appelbaum, *Dos plazas y una nación: raza y colonización en Riosucio, Caldas 1846-1948*, ICANH/Universidad de los Andes/Universidad del Rosario, Bogotá, 2007, pp. 26-29.

92 Estudios de la relación entre la ciudadanía moderna y el desarraigo del pasado pueden verse en: R. Amaro, "Artesanía y ciudadanía en Zacatecas del siglo XIX", pp. 165-193; S. Chambers, *From subjects to citizens, pp.* 125-160; I. García-Bryce, *República con ciudadanos*, pp. 121-166; V. Teitelbaum, *Entre el control y la movili-*

zación, pp. 177-274; V. Undurraga, "*El honor no es más que la buena opinión*", pp. 17-35; "Honores transversales", pp. 53-65.

93 I. García-Bryce, *República con ciudadanos*, pp. 38-39.

94 D. Sowell, *Artesanos y política en Bogotá*, pp. 158-165.

95 Sobre el republicanismo popular decimonónico ver: A. Daitsman, "Diálogos entre artesanos", pp. 83-104; Carmen Mc Evoy, "De la república utópica a la república práctica: intelectuales y artesanos en la forja de una cultura política en el área andina (1806-1878)", en L. Lumbreras, M. Burga y M. Garrido, *Historia de América Latina*, vol. 5. *Creación de las repúblicas y formación de la nación*, pp. 347-389. Sobre el liberalismo popular ver: Michael Ducey, "Hijos del pueblo y ciudadanos: identidades políticas entre los rebeldes indios del siglo XIX", en Brian Connaugthon, Carlos Illades y Sonia Pérez (Coordinadores), *Construcción de la legitimidad política en México*, COLMICH/UAM/UNAM/COLMEX, México, 1999, pp.127-151; J. Sanders, *Contentius republicans*, pp. 18-57; "'Ciudadanos de un pueblo libre': liberalismo popular y raza en el suroccidente de Colombia en el siglo XIX". *Historia Crítica*, 38, 2009: 172-203.

96 Acerca de los reclamos de espacios en la vida social y pública con una lectura alterna sobre el trabajo. Ver: "Grito de la democracia". Medellín, julio 11 de 1844, BNC, fondo Pineda 803. Pieza 703; "Honorables Senadores". Bogotá, mayo 5 de 1846, BNC, fondo Pineda, 470; "La Sociedad de Artesanos y las elecciones", BNC, *La América*, Bogotá, junio 18 y 25 de 1848; "Gobernar con la mayoría", BLAA, *Neogranadino*, Bogotá, abril 14 de 1849; "Una mirada hacia atrás", "No oficial. Protección al pueblo", BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, enero 13 y febrero 17 de 1850, abril 7 de 1849; "Sociedad Democrática de Cartagena", BLAA, *El Artesano*, Cartagena, marzo 17 de 1850; "Programa", BBC, *La Democracia*, Cartagena, febrero 13 de 1851; "Libertad para todos", "Donde no hay riqueza no puede haber sabiduría", "Reforma electoral", "El gobierno y la opinión", "La actualidad" y "Editorial", BBC, *La Democracia*, Cartagena, febrero 26, marzo 13, junio 8 septiembre 14, octubre 5 de 1851.

97 El periódico *La Democracia*, cercano a los artesanos de Cartagena, en 1850 criticaba la aversión al trabajo material, anotando que el amor a éste traía como recompensa las comodidades y las virtudes. "Escuelas y talleres", BBC, *La Democracia*, Cartagena, febrero 14 de 1850.

98 Acerca de la negación de la ciudadanía a quien no se le conociera que trabajo se sustentaba ver: "Constitución de Cundinamarca de 1811", en Manuel Pombo y José Guerra (Compiladores), *Constituciones de Colombia*, Imprenta Echeverría Hnos., Bogotá, 1892, p. 52.

99 Sobre las discusiones acerca de los factores que intervenían en la productividad (técnicas, intensidad de la jornada laboral), los hábitos laborales (trabajo, vicios, usos del tiempo) la propiedad y la independencia social, ver: S P. Solano, "Empresarios, proyectos de modernización", 9-38; Franz Hensel, *Vicios, virtudes y educación moral en la construcción de la República, 1821-1852*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2006, pp. 51-57. Sobre el rediseño de las relaciones laborales en función de los grados de autonomías, subordinación y de compromisos de las partes contratantes, ver S. P. Solano y R. Flórez Bolívar, "Política y trabajo. Debates sobre las normas jurídicas", 16-28. El desarrollo de campañas en la prensa decimonónica sobre las imágenes sociales virtuosas expresadas en conductas responsables y honradas en: Sergio Paolo Solano, "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano, 1880-1930". *Historia y Cultura*. 4, 1996: 61-76.

100 Desde el despunte del siglo XIX fue tomando forma la aspiración de afirmarse como sujetos políticos y al reconocimiento social, debido a las expectativas creadas entre los artesanos por las discusiones en las Cortes de Cádiz del tema de quienes disfrutarían de la condición de la ciudadanía. Y de igual manera, cuando en 1811 esas Cortes negaron ese derecho para la población americana de color, afloró la identificación de la ciudadanía con la República y el patriotismo. Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación*, Banco de la República/El Áncora Editores, Bogotá, 1998, p. 194; J. Conde, *Buscando la nación*, pp. 101-177. Pese a esa negación, algunos de los preceptos creados por las Cortes para ser ciudadanos se prolongaron en el imaginario político latinoamericano de la primera mitad del siglo XIX: "tener empleo, oficio o modo de vivir conocido"; es decir, la contracara de las definiciones de vagancia hechas en los códigos de policía coloniales y republicanos. De ahí que la ciudadanía de los decenios iniciales de la República implicara el atributo del buen vecino, entendido como la pertenencia a un lugar y como la puesta en escena de unos valores sociales considerados virtuosos, y en consecuencia la proyección de una imagen social respetable. Ver: Marcello Carmagnani y Alicia Hernández, "La ciudadanía orgánica mexicana, 1850-1910", en H. Sábato, *Ciudadanía política y formación de las naciones*, pp. 371-404; Cristóbal Aljivín, "Monarquía o República: ciudadano y vecino en Iberoamérica, 1750-1819". *Jahrbuch für Geschichte Leteinamerikas*, 45, 2008: 31-55; Marta Irurozqui, "De cómo el vecino hizo al ciudadano en Charcas y de cómo el ciudadano conservó al vecino en Bolivia, 1809-1830", en Jaime Rodríguez (Coordinador), *Revolución, independencia y las nuevas naciones de América*, Mapfre, Madrid, 2005, pp. 451-484; Francisco Núñez, "El concepto de vecino/ciudadano en Perú, 1750-1850". *Araucaria*, 9, (17), 2007: 235-253. Sobre la vagancia en la provincia de Cartagena a finales de la Colonia y las normas específicas sobre los artesanos ver: "El deber de vivir ordenadamente para obedecer al Rey". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 20, 1992 [1789]: 109-131, y sobre el mismo tema en 1828 ver: "Bando de policía de Cartagena". *Boletín Histórico*, 14, 1967 [1828]: 207-226.

101 Clara Lida, "Dossier artesanos en Hispanoamérica. Trabajo, organización y protesta artesanal: México, Chile y Cuba en el siglo XIX". *Historia Social*, 31, 1998: 67-75.

102 R. Amaro, *Los gremios acostumbrados*, pp. 146-149.

103 S. Pérez, *Los hijos del trabajo*, pp. 118-132, 189-222.

104 V. Teitelbaum, *Entre el control y la movilización*, pp. 112-121.

105 Í. García-Bryce, *República con ciudadanos*, pp. 186-196.

106 "Candidatos para miembros del Cabildo Parroquial de esta ciudad", BBC, *La Democracia*, Cartagena, noviembre 16 de 1851. En abril de 1849 los artesanos de Cartagena hicieron petición a la Cámara de Representantes para que expidiera una ley reglamentando los procedimientos para ser maestro y abrir talleres. "A los artesanos", BBC, *La Democracia*, Cartagena, abril 20 de 1849. Esta idea fue rechazada por considerarse que atentaría contra la libertad de trabajo. "A los artesanos", BBC, *La Democracia*, Cartagena, mayo 10 de 1849.

107 AGN, SC, Miscelánea, t.3, doc.16, fs.287r.-313r.

108 "El deber de vivir ordenadamente", pp. 109-121.

109 "Bando de policía de Cartagena", pp. 207-226.

110 En julio de 1831 se instaló en Cartagena la Sociedad Veterana Defensora de la Libertad. "Sociedad Veterana Defensora de la Libertad", BBC, *Correo Semanal*,

Cartagena, julio 8 de 1831. En agosto 15 de 1838 se instaló en Cartagena la *Sociedad de Artistas y Amigos Francos*. Las reuniones preparatorias empezaron el 2 de abril. Su secretario era José P. Pereira. El impresor Eduardo Hernández la integraba. Dirigió comunicación a la Sociedad de Artesanos y labradores de Bogotá. BLAA, *El Labrador i Artesano*, Bogotá, noviembre 25 de 1838.

111 AHDA, Fondo notarial, Libro de 1828, tomo único, E. P. No. 145 de mayo 7 de 1832. (Este tomo comprende las escrituras de 1828 a 1832).

112 D. Lemaitre, *Poesías y corralitos de piedras*, pp. 226-227, 72.

113 A. Mayor, *Cabezas duras dedos inteligentes*, pp. 69-98, 219-347; M. Duque, "Legislación gremial y prácticas sociales", pp. 115-131.

114 M. Aguilera, *Insurgencia urbana en Bogotá*, pp. 138-296.

115 En 1849 los artesanos hicieron petición a la Cámara de Representantes para que expidiera una ley reglamentado los procedimientos para ser maestro y abrir talleres, la que fue rechazada por considerarse que atentaba contra la libertad de trabajo. "A los artesanos", BBC, *La Democracia*, Cartagena, mayo 10 de 1849.

116 Esta ascendencia se puso de presente, entre otros casos, en 1911, cuando la Sociedad de Artesanos de Cartagena intentó crear un directorio de alcance departamental, convocando a "... los artesanos más respetables, tales como Prudencio Maza, José Ángel Fernández, John Francis Gómez, Eloy Liñán, Eusebio Vargas, Máximo Prada, Ismael Cabrera y Francisco Paut entre los maestros...", sin quienes se consideraba casi imposible salir adelante. "Algo sobre organización", AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, marzo 3 de 1911. Sobre la importancia política de la descendencia de Eusebio Vargas ver: J. García, *Retratos de médicos*, pp. 78-100.

117 AHC, *Penitente*, Cartagena, julio 11 de 1910; "Informe del gobernador de la Provincia de Barranquilla", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, marzo 31 de 1867; "Nuestro estado social", BNC, *El Bolivarense*, Cartagena, abril 14 de 1889.

118 "Tipografía de Antonio Araujo", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, diciembre 6 de 1872.

119 "Unos detenidos", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, agosto 7 de 1870.

120 A. Lemaitre, *Estampas de Cartagena de ayer*, p. 72.

121 D. Lemaitre, *Poesías y corralitos de piedras*, pp. 269-270.

122 Sus memorias han sido calificadas como el testimonio de un hombre desencantado que concebía al país en una constante decadencia después de los años 1830, Juan C. Vélez, "Las tribulaciones de un patriota desencantado. Las *Memorias histórico-políticas* de Joaquín Posada Gutiérrez". *Historia y Sociedad*, 12, 2006: 191-216.

123 Joaquín Posada Gutiérrez, *Memorias Histórico-Políticas*, tomo II, Medellín, Ed. Bedout, 1971 [1865], p. 66.

124 *Ibid.*, p. 60, cursivas nuestras.

125 J. Arias, *Nación y diferencia*; A. Múnera, *Fronteras imaginadas*.

126 J. Posada, *Memorias Histórico-Políticas*, t. II, p. 65.

127 *Ibid.*, p. 66.

128 **Álvaro Villegas y Catalina** Castrillón, "Territorio, enfermedad y población en la producción de la geografía tropical colombiana, 1872-1934". *Historia Crítica*, 32, 2006: 94-117; J. McGraw, "Purificar la nación", pp. 313-343; Francisco Flórez Bolívar, "Representaciones sobre el Caribe en el marco de los debates sobre la degeneración de las razas. Geografía, raza y nación a comienzos del siglo XX". *Historia y Espacio*, 31, 2008: 35-59.

129 El antropólogo Charles Wagley propuso el concepto de "raza social" para denominar las lecturas de la raza desde lo socio-cultural. *The Latin American tradition: essays on the unity and the diversity of latin american culture*, Columbia University Press, New York, 1968, pp. 155-164.

130 J Posada Gutiérrez, *Memorias Histórico-Políticas*, t. II, p. 197.

131 F. Flórez Bolívar, "Iluminados por la educación", pp. 35-58.

132 BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, enero 5 de 1876; abril 4 de 1877 y mayo 1 de 1878; febrero 25 de 1884; Grey Verbel, *Elites y redes de poder en torno al proyecto regenerador Cartagena 1874-1892*, Trabajo de grado para optar al título de historiadora, Universidad de Cartagena, Cartagena, 2005.

133 Juan José Nieto, "Bosquejo histórico de la revolución que regeneró al Estado de Bolívar", en Gustavo Bell (Compilador), *Selección de textos políticos-geográficos e históricos*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993 [1862], p. 67. BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, abril 10 de 1870. "Escuelas y talleres", "Remitidos", "Candidatura popular", "El honor y el sacrificio, móvil y norma de nuestra conducta social", BBC, *La Democracia*, Cartagena, febrero 14 y 18 y mayo 16 de 1850; "Nombrados consejeros" y "Prefectura del Departamento de Barranquilla", BBC, *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar*, Cartagena, octubre 10 y 16 de 1859.

134 Eduardo Lemaitre, *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Banco de la República, Bogotá, 1984, pp. 663-664. "Informe del gobernador de la provincia de Cartagena", BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, julio 27 de 1881.

135 BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, marzo 3 de 1878; octubre 10 de 1877; septiembre 9 de 1882; julio 14 de 1882; septiembre 12 de 1883; E. Lemaitre, *Historia general de Cartagena*, tomo IV; sobre la condición de general de Juan C. Frías ver *Leyes expedidas por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1883*, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1883, pp. 78-80; los honores públicos a su memoria ver: "Ley 31 que concede una pensión a la viuda e hijos de un servidor público", en *Leyes expedidas por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1884*, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1884, pp. 28-29.

136 Toda la información señalada puede verse en BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, marzo 3 de 1878; octubre 10 de 1877; septiembre 9 de 1882; julio 14 de 1882 y septiembre 12 de 1883; octubre 5 de 1885; febrero 19 de 1886; enero 12 de 1875; marzo 3 de 1878; diciembre 4 de 1877 y enero 19 de 1883.

137 BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, julio 14 de 1885; agosto 15 de 1887.

138 Rafael Núñez, "Laboremos" y "Fomento a la industria", en *La reforma política*, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1994, pp. 178 y 237.

139 BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, noviembre 3 de 1875; agosto 12 de 1877; septiembre 7 de 1878; agosto 7 de 1879; diciembre 10 de 1879; febrero 12 de 1881 y febrero 11 de 1882.

140 BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, abril 4 de 1878; abril 6 de 1879; diciembre 9 de 1880; junio 10 de 1880; diciembre 8 de 1882 y diciembre 9 de 1882.

141 "Artesanos y agricultores", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, diciembre 6 de 1907.

142 ACMB, *Libro de 1846, Varios*. Carta fechada el 19 de enero de 1846. *Libro de 1845, Oficios*. Carta fechada el 20 de diciembre de 1845.

143 AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, marzo 3 de 1911.

144 AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, abril 21 de 1911

145 AHC, *Penitente*, Cartagena, junio 23 de 1909.

146 AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, febrero 3 de 1911.

147 "Secundamos" y "Partido Obrero", AHC, *Penitente*, Cartagena, junio 26 de 1910 y octubre 14 de 1911; "Nuestro programa", "elecciones. Necesidad de la organización obrera", "Nuestra organización" y "Algo más sobre organización. Junta Central de Artesanos", AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, febrero 3 y 18, marzo 3 de 1911.

148 BNC, *El Comunista*, Cartagena, diciembre 4 de 1910.

149 Malcolm Deas, "Miguel Antonio Caro y amigos: gramática y poder en Colombia", en *Del poder y la gramática*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1992, pp. 25-60; Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, "Política, lenguaje y control social en la región Caribe colombiana durante el penúltimo periodo finisecular", en Freddy **Ávila** (Compiladores), *El español del Caribe colombiano*, Cartagena, IV Congreso Internacional de la Lengua Española/Alcaldía de Cartagena, 2007, pp. 103-153.

150 Aline Helg, "Los intelectuales frente a la cuestión racial en el decenio de 1920: Colombia, entre México y Argentina". *Estudios Sociales*, 4, 1989: 37-53; Jorge Uribe, "Sociología biológica, eugenesia y biotipología en Colombia y Argentina (1918-19239", en S. Castro-Gómez y E. Restrepo, *Genealogías de la colombianidad*, pp. 35-58.

ENCICLOPEDIA
DEL
SEMANARIO DE CARTAJENA.

TRIM. I. | Cartajena, 1.° de Agosto de 1850. | NUM. 1.

PROSPECTO.

Este periódico tiene por objeto principal la instruccion del pueblo. Así es que las cuestiones que se debatirán en sus columnas, serán cuestiones puramente científicas, literarias, industriales i políticas; pero estas últimas guardándose la mas severa imparcialidad i sin salirse de la esfera de los principios. El redactor lo promete solemnemente haciéndose intérprete de los deseos de la Gobernacion i estimulado por los suyos propios que están en armonía con el presente prospecto.

El Redactor.

CRONICA INTERIOR.

DOCTRINA DEMOCRATICA.

PARA EL PUEBLO.

CAPITULO 1.°

Oríjen de la democracia.

Envuelto el mundo en las tinieblas del error, era preciso la aparicion de un jenio de luz para redimirlo.

Jesucristo fué este jenio, i para fundar su doctrina benéfica i civilizadora estableció dos preceptos de eterna verdad i de infinita trascendencia. Dijo: *no hagas a los otros lo que no quieras que te hagan; i haz a los otros lo que quisieras que te hiciesen.*

Así estatuyó la libertad moral, la verdadera libertad, que es el elemento de las otras libertades.

I como hijo de Dios, padre comun del linaje humano llamó su hermano a cada hombre.

I con este lenguaje de amor i fraternidad estatuyó el principio humanitario de la igualdad.

Es decir, que la libertad, la igualdad i la fraternidad vienen de Jesucristo, o lo que es lo mismo, de Dios.

Luego la democracia es de oríjen divino, puesto que ella se funda en aquellos tres principios eminentemente tutelares i filantrópicos.

CAPITULO 2.°

Deberes principales del gobierno democrático.

Como el gobierno democrático es del pueblo i para el pueblo, la instruccion de este es indispensable.

De aquí se deduce, que fomentar el conveniente desarrollo de esta instruccion, es uno de los principales deberes del gobierno democrático.

I como la instruccion del pueblo seria imposible sin el libre i rápido flujo i reflujo de las ideas, el gobierno debe establecer la libertad del pensamiento.

I como la libertad de accion es incompatible con la inseguridad, el gobierno debe garantizar la seguridad de los asociados.

I como la propiedad es el elemento de la vida, porque lo es de la subsistencia, el gobierno debe protejer la propiedad.

I como la industria es, hasta cierto punto, sinónima de la propiedad, el gobierno debe darle su apoyo.

Todo esto con entera imparcialidad para que el principio de la igualdad sea cumplido.

CAPITULO 3.°

Deberes de los asociados.

Sí la felicidad humana es imposible sin la libertad, la seguridad i la propiedad, no queda duda que se encuentra íntimamente conexionada con la estabilidad del gobierno que proteje i defiende aquellos derechos imprescriptibles.

Luego está en el interes de los asociados sostener decididamente a ese gobierno que trabaja por su bienestar.

I estando en el interes de los asociados, considerados colectivamente, está en el deber de cada uno de ellos; porque no sosteniendo al que proteje i promueve la felicidad de todos, atacamos esta felicidad i hacemos a los otros el mal que no quisiéramos sufrir.

8
Un lenguaje político para leer la sociedad

Presentación

Durante el siglo XIX la cultura popular colombiana se politizó si se mide por la participación de amplios sectores de la población urbana y rural en los asuntos públicos y en la vida partidista[1]. Uno de los propósitos iniciales de esa participación fue el alcanzar la condición de iguales ante la ley (ciudadanía), aspiración colectiva muy fuerte en sociedades republicanas que habían tenido un marcado componente esclavista. Además, la vida local en las poblaciones, las relaciones de sus habitantes con la riqueza pública representada en tierras, sus identidades locales, sus vínculos con los hacendados y las autoridades civiles y religiosas, las divisiones de las tierras del común en áreas de pastos para el ganado y áreas de labor para la agricultura, todo predisponía para que los conflictos y la política se desarrollara apegada a lo local. Los conflictos faccionales y la formación de los partidos, la difusión de la palabra impresa, los nuevos espacios de sociabilidad política y las guerras civiles, convergieron con ciertas expectativas de los sectores populares sobre la igualdad, las que comenzaron a expresarse de manera creciente en el espacio público[2]. La agenda política estuvo centrada en temas como la organización de la república y los roles que le competían a los distintos sectores sociales y a las instituciones, la definición de la soberanía popular, la representación política, las relaciones entre el Estado central y la región, las relaciones Estado-partidos políticos[3].

Las continuas campañas electorales, la vinculación a redes de clientela política, mítines, desfiles, reuniones, pronuncia-

mientos armados, organización de sociedades; la presencia de la política cotidiana en los carnavales por medio de comparsas, disfraces, letanías, canciones, chistes, también ayudaban a que la política fuera un tema constante en la vida de las gentes del común. A esa intensa vida política se le sumaron nuevas formas de protesta social como las desarrolladas por poblaciones indígenas, y algunos segmentos sociales de algunas poblaciones. Al mismo tiempo, hubo una retroalimentación de las ideologías políticas que sustentaron las protestas debido a que el discurso artesanal decimonónico integró elementos del cristianismo social y ciertos valores del liberalismo romántico francés[4].

En este contexto histórico en este capítulo pasamos revista a algunos aspectos de la cultura política popular de Cartagena en el periodo comprendido entre las reformas liberales del primer siglo de la república (1850) y la crisis del proyecto de la Regeneración (1886-1899) que abrió las puertas a la Hegemonía Conservadora durante los treinta primeros años del siglo XX. Analizamos el surgimiento y desarrollo de un lenguaje para la lectura de lo social que permitió que franjas de los sectores subalternos organizaran de mejor forma sus experiencias de vivir en una sociedad escindida por factores raciales, económicos, de prestancia social y de poder. Es decir, la convergencia de las experiencias y expectativas sociales, políticas y culturales de franjas de los sectores subalternos de Cartagena con el lenguaje político liberal que hizo referencia a las divisiones sociales, permitió que aquellos desarrollaran una conciencia sobre sus diferencias sociales respecto de las elites[5].

De forma intermitente ese lenguaje aparecía en los momentos de crisis políticas y económicas. No se desarrolló de forma continua ni en una sola dirección, pues combinaba lecturas operadas desde lo racial, con otras realizadas desde lo social, y en las que se mezclaban aspectos alusivos al Antiguo Régimen (raza combinada con prestancia y poder) con aspectos modernos como la riqueza material como factor para

medir la diferenciación social. Ese lenguaje solo adquirió una centralidad política fundamental entre los sectores subalternos durante el tránsito entre los siglos XIX y XX, tanto con la llamada "cuestión social", concepto empleado para referirse a los problemas sociales que emergieron con el obrerismo moderno[6], como durante la conmemoración del primer centenario de la independencia de Cartagena (1911) que obligó a reflexionar sobre la función de los distintos sectores sociales en la construcción de la nación. Sin embargo, es un error pensar que estuvo totalmente ausente durante el tiempo que le precedió, pues como veremos el uso de ese lenguaje se ponía a prueba en los momentos de intensas luchas de facciones políticas y/o de descontento por ciertas medidas gubernamentales que obligaban a pensar sobre la legitimidad de los gobernantes. Una medida gubernamental o la acción de los poderosos, vistas como impopulares al lesionar lo que se entendía como el bien común, abría las compuertas para que se reflexionara sobre sus vínculos entre los intereses sociales particulares y el interés colectivo.

Por distintas vías las formas de lecturas de la sociedad se tornaron más complejas si se les compara con las que se usaban durante la colonia tardía (castas, clases en su viejo significado, calidades, libres de todos los colores). La crisis política que se inició en 1808 abrió las puertas para que el descontento social que se había acumulado durante el primer decenio del siglo XIX por razones como el costo de vida, el cierre de los frentes de trabajo, el acaparamiento de productos de primera necesidad[7], se expresara a través de un canal novedoso en la historia de la ciudad: la política. Como en el transcurso de esa crisis los sectores subalternos desembocaron en la aspiración a la igualdad política, esta se sustentó en el reconocimiento de estar viviendo en una sociedad en la que las diferencias pasaban por la conjunción de factores raciales, riqueza, prestancia y poder. En este sentido la política fue un factor clave en el

desarrollo de una conciencia social entre los sectores subalternos, hecho que marca una inversión con relación a la tradición historiográfica de orientación marxista[8] que supone que fueron las condiciones económicas y la conciencia social de la explotación y de la pobreza las que produjeron la política, como también con la interpretación romántica de Orlando Fals Borda que concibe la política moderna como un factor que desnaturaliza a lo popular[9].

El capítulo está organizado en seis partes. En los tres primeros subtítulos analizamos las circunstancias más significativas que originaron un lenguaje social que permitía analizar la sociedad como una configuración de grupos socio-raciales. Resaltamos la importancia de los debates de las Cortes de Cádiz sobre quiénes serían los ciudadanos, y también a las luchas entre las facciones independentistas. También analizamos las circunstancias que llevaron a que el acto fundacional y de echar a andar a la república no lograran subsanar las escisiones por razones socio-raciales en el organismo social. En la cuarta estudiamos el proceso de desplazamiento que sufrió el elemento racial como factor de diferenciación, gracias el surgimiento de un lenguaje más social. En la quinta analizamos como ese lenguaje se articuló con algunos elementos de la cultura política popular para estimular inconformidades y protestas. Y por último exponemos las transformaciones que se operan en la cultura política popular durante el primer decenio del siglo XX.

Lenguaje sobre la discriminación racial durante la independencia y comienzos de la República

Cuatro hechos llaman la atención en la historia política popular de Cartagena de la segunda mitad del siglo XIX:

1) Las gentes de color arribaron a la república con la larga experiencia de estar viviendo en una sociedad escindida por factores raciales y sociales, y con intereses diversos y

contrapuestos. La intensa vida política de los años de la primera república de Cartagena (1811-1815), y de los primeros decenios de vida independiente dieron vía expedita para que esa conciencia de la diferencia se expresara en todos los aspectos de la vida social.

2) Esa experiencia de vivir en una sociedad escindida se fue articulando con las luchas entre los distintos sectores pro-independentistas, y luego con los conflictos entre las facciones políticas de los primeros decenios de la república. Esa articulación se facilitó debido a que el interés en ganar el apoyo de la población en un contexto social tan escindido como el de Cartagena, llevó a que algunas facciones relacionaran a sus contrincantes con los grupos sociales interesados en la continuidad de los privilegios y las discriminaciones coloniales, o caso contrario, de lo que veían como una peligrosa promoción política de la plebe urbana. Así se originó un lenguaje político que, acudiendo a distintas tradiciones y formas expositivas, sirvió para que los subalternos que habían padecido las prácticas sociales y normativas que los discriminaban por ser libres de color y por tener esclavos entre sus antepasados, organizaran sus experiencias e identificaran a los grupos sociales con determinados intereses y formas de ejercicio del poder. Por distintas vías el tema de la discriminación se convirtió en uno de los aspectos centrales que se discutía en el día a día de esos años.

3) Unas imágenes que relacionaban la división de los partidos políticos con la segmentación social y racial, asociándose al partido Conservador con los privilegios del inmediato pasado colonial, con la riqueza, las prácticas de exclusión social y de discriminación racial. Además, muchas veces los conflictos sociales y raciales fueron canalizados y se expresaron a través de la vida partidista.

4) La retroalimentación que hicieron franjas de los sectores populares del discurso político liberal al integrar algunas tradiciones políticas de origen colonial (las relaciones entre los gobernantes y la sociedad regidas por el principio del bien común, la legitimidad de los gobernantes dependía de un pacto con las comunidades), con las novedades que introdujo el liberalismo decimonónico y con un cristianismo de corte social.

Un agitado camino se había recorrido para llegar a la situación en la que en el marco de la crisis política que se abrió en 1808, colocó en el plano de la política las escisiones sociales que existían de antemano en la sociedad de Cartagena. Por una parte, estaba el hecho de que la experiencia de la discriminación racial era una realidad evidente para los libres de color de Cartagena. Por otra parte, durante la independencia los distintos sectores patriotas tuvieron que repensar las relaciones entre los virreinatos y capitanías americanas y España, retroalimentando un lenguaje político que empezó a asociar la condición colonial con la explotación y la arbitrariedad[10]. Veamos algunos detalles. Es casi que imposible imaginar una sociedad estructurada en criterios, valores y prácticas de discriminación racial, sin que quienes la padecen no organicen representaciones sobre esa realidad. Esto no necesariamente quiere decir que de forma automática estas formas de conciencia se tradujeran en acciones colectivas como lo ha demostrado la historiadora Aline Helg a propósito de la pregunta sobre el por qué las gentes de color de Cartagena no tuvieron un proyecto de confrontación socio-racial como si los hubo en otras ciudades del Gran Caribe[11]. Esas representaciones sobre el mundo socio-racial en que vivían, estimuló entre algunas franjas de los libres de color la articulación de nuevas formas de valoración de las personas y familias como también el desarrollo de estrategias de vida personales y familiares para lograr mejores posiciones en la sociedad.

Un ejemplo que ilustra este reconocimiento es la disputa suscitada en 1803 en Cartagena, en la que se vieron involucradas dos familias por injurias mutuas entre una mulata y una blanca, esposa de un alto funcionario de la administración local. La primera se enorgullecía en reconocerse como una "mulata real", es decir, mulata sin cruce con otra casta considerada inferior como podía ser la de los zambos y negros, que había tenido esclavos desde su nacimiento, mientras que la blanca había sido pobre y había crecido en un área de la ciudad que era mal vista. También realzaba haber tenido "buena crianza" y que su padre, "aunque mulato, había tenido más estimación que ella [su contraparte]". Se autodefinía como "una pobre mujer que, aunque de color, se ha sabido granjear estimación en su esfera, hasta entre las gentes del más alto rango, por su tal cual instrucción, regular crianza, trato fino y humildad"[12]. Las declaraciones de los testigos en los procesos judiciales en los que una parte acusaba a la otra de haberle dado un status social por debajo del que merecía (por ejemplo, acusaciones de no ser blanco, de tener ascendientes familiares indios y negros, de ejercer oficios viles, etc.), también muestran que sectores de la sociedad de Cartagena, aún entre gentes libres de color y esclavos, se tenía plena conciencia de las diferencias socio-raciales y de lo que significaba el uso de las distintas categorías clasificatorias[13].

A la par que se daban esos enfrentamientos y esas lecturas del orden socio-racial, familias de color que integraban las capas sociales medias mejoraban sus condiciones económicas, alcanzaban reconocimiento social por parte del resto de la sociedad, y acudían a los recursos que les ofrecían las instituciones (gracias al sacar) para lograr que sus jóvenes accedieran a los estudios universitarios[14]. Pero sobre todo fue el servicio miliciano el que otorgó a los libres de color un encuadramiento institucional, el que brindó las mejores oportunidades para reconocer esas diferencias, como lo muestran las experiencias

de 1770, 1779 y 1804 en las que los oficiales milicianos denunciaron discriminaciones y reclamaron mejores tratos debido a la condición de buenos vasallos y de buenos vecinos y por los servicios que prestaban a la defensa de la Corona[15].

Cortes de Cádiz, debates sobre la ciudadanía para los libres de color y el lenguaje socio-racial

A lo anterior se le sumó el protagonismo político de primer orden que tuvieron los sectores libres de color desde junio de 1810 en adelante, sobresaliendo las movilizaciones populares en la deposición del gobernador Francisco Montes, en la creación y el mantenimiento de la Junta de Gobierno, en contener los intentos golpistas de sectores del Regimiento Fijo, y después en la declaración de la independencia el 11 de noviembre de 1811[16]. Y durante los cuatro años que duró la primera República de Cartagena (1811-1815), ese ascenso de las gentes de color se reflejó en el hecho de que Pedro Romero, Cecilio Rojas, Remigio Márquez y Silvestre Paredes formaron parte de la convención que elaboró la constitución de 1812 y ocuparon otros cargos de significativa importancia en el Estado de Cartagena de Indias[17]. Tanto el protagonismo de los subalternos como las exigencias políticas en la coyuntura de la redefinición de la nación española, fueron piezas claves en las discusiones sobre la ciudadanía. Todo esto adquirió una centralidad en la vida política de esos sectores a partir del 23 de septiembre de 1810 cuando en la instalación de las Cortes en la isla de León los diputados americanos reclamaron igualdad absoluta entre España y América[18]. Luego de intensos debates, el 15 de octubre de 1810 las Cortes de Cádiz expidieron un decreto reconociendo a las provincias americanas y filipinas como parte de la nación española. Este decreto suscitó discusiones sobre los criterios para establecer la representatividad de esas provincias, y en consecuencia los procedimientos para escoger los diputados que correspondía a cada una[19]. Y a su

vez esto llevó a debatir sobre quiénes serían los depositarios del derecho de ciudadanía que debían participar en las elecciones para escoger aquellos.

El tema interesaba tanto a las elites de todas las colonias en la medida en que querían lograr una mejor representación política en la redefinición de la nación española[20], como también a los sectores libres de subordinados. Uno de los temas debatido por las Cortes de Cádiz que concentró el mayor interés de los habitantes de Cartagena y de las demás colonias fue el de la representación americana y la ciudadanía, es decir, tenía que decidir sobre quiénes podían ser ciudadanos. Como es conocido la decisión de las Cortes fue la de excluir a los hombres libres de color y estableció unos requisitos para permitir que unos pocos accedieran a ese estatus político[21].

Desde comienzos de 1811 algunos extractos de los debates publicados en el periódico El Conciso, órgano de divulgación de las Cortes de Cádiz, los reprodujo El Argos Americano, periódico de Cartagena[22]. Y la propuesta presentada a esas Cortes por los diputados americanos para que se discutiera quiénes podían ser ciudadanos, también fue reproducida en Cartagena en octubre de 1810 por la Imprenta del Consulado[23]. Y desde agosto de 1811 comenzó a circular en todo el imperio en formato impreso un proyecto de Constitución elaborado por la comisión designada por las Cortes de Cádiz[24]. Esos debates convergieron con las discusiones desarrolladas en Cartagena desde mayo de 1810 sobre cómo organizar una Junta de Gobierno y acerca de la participación del vecindario en la elección de sus miembros. En su informe al Cabildo de Cartagena el Síndico Procurador proponía que en la escogencia de los miembros de la junta participaran todos los vecinos de la ciudad[25]. Sobre el tema de cómo organizar tanto los gobiernos de las provincias neogranadinas para superar las juntas de facto que se habían establecido en ellas (20 de julio en Santa Fe de Bogotá; 14 de agosto de 1810 en Cartagena), como

el gobierno general de las provincias del Nuevo Reino de Granada, José Fernández de Madrid, autor de las "Reflexiones sobre nuestro estado" publicadas en El Argos Americano se planteó la pregunta "¿Pero quienes tienen derecho de nombrar los representantes?", y respondió: "[...] todo vecino útil tiene facultad de nombrar sus representantes [...] infiero también que el ciudadano honrado que por las vicisitudes del tiempo, o por un efecto del desgobierno en que hemos vivido se hallase en la pobreza no por eso perderá el derecho de votar a favor de aquellos que conceptúe idóneos [...]"[26]. En contracorriente de la opinión que objetaba la posibilidad de conceder el derecho al voto a los pobres, insistía en que era contraproducente establecerlo solo basado en la propiedad debido a la pobreza generalizada entre los neogranadinos[27]. En búsqueda de un término medio el artículo que comentamos aludió a las desventajas del gobierno de los nobles y de los ricos (oligarquía), sus implicaciones en el diseño de las políticas públicas y lo desfavorable que era para la mayoría de la población[28]. También se refirió a que el gobierno de las mayorías llevaba al desenfreno y al desorden[29]. Otro escrito publicado en ese periódico reclamaba que a las "castas" se le diera la ciudadanía al igual que se tenía pensado para los indígenas[30].

Los sectores subordinados de color de América siguieron con mucho interés las discusiones y las decisiones asumidas en Cádiz, hasta el punto que aprobada la constitución española de 1812, los pardos de Lima costearon una edición de los discursos de los diputados americanos referidos a ese aspecto, libro que circuló en varias partes y en Cartagena de Indias[31]. Y en 1813 la imprenta de Diego Espinosa reprodujo en Cartagena un folleto que se había editado en Londres, especie de memorial de agravios contra lo que era visto como nefastas consecuencias del dominio español. Algunas de esas notas caracterizaban a los españoles como una nación de mestizos, señala las funestas consecuencias del dominio colonial sobre

la población indígena, resalta la grandeza de algunas culturas indígenas antes de la conquista española, y en la parte atinente a las castas anotaba:

> Las castas han sido siempre excluida también de hecho aunque tampoco lo eran de derecho como conviene Solórzano &, & porque habiendo nacido en la tierra tienen el mejor título de naturaleza según la ley II, tit.XII, parte IV. Porque tienen el derecho de haberla regado con su sudor cultivándola, con su sangre defendiéndola y con sus tributos comprándola: porque tienen el derecho de los indios, y españoles con quienes se han mezclado y el derecho que tenían sus antepasados Africanos por la injusticia con que se les arrancó de su patria. Ahora tienen además el de ser soberanos como españoles, y el que les da contra los europeos el crimen de lesa majestad en que estos han incurrido excluyéndolos en la constitución a su Soberano de los empleos y del número de los ciudadanos[32].

El interés en esas discusiones que definirían la suerte política de los subordinados, sumado a las movilizaciones de los "libres de todos los colores" de Cartagena en junio y noviembre de 1810, se convirtieron en un factor decisorio para que conquistaran el derecho de la ciudadanía a finales de ese año, con el fin de participar en las elecciones provinciales que elegirían a los miembros de la Junta de Gobierno de la provincia, comicios que se realizaron en el siguiente año[33]. A propósito de los debates desarrollados desde comienzos de 1811 en las Cortes de Cádiz sobre la ciudadanía, la Junta de Gobierno de Cartagena, en concordancia con lo que había aplicado en su jurisdicción, demandó que del disfrute de esa condición solo quedaran excluidos los esclavos "[...] que no tienen persona en lo civil [...]"[34], idea que se mantuvo en la Constitución del Estado de Cartagena de Indias[35].

Pero contrario a las continuas referencias a la configuración socio-racial de las colonias americanas que se hicieron en las discusiones de Cádiz sobre la ciudadanía, en la documentación relativa a Cartagena que ha sobrevivido en los archivos, los sec-

tores de las elites escasamente aludieron a las relaciones entre los sectores subalternos y la raza. Cuando se mencionaba a esos sectores se hablaba de "los pobres" en la medida en que el modelo ideal de ciudadanía era en censitario de los Estados Unidos de América que establecía un mínimo de condiciones económicas para poder acceder a ese derecho[36].

Al menos dos razones explican esto: el temor a la movilización popular que expresaron los sectores moderados y radicales de la independencia[37], miedo que llevó a que se reconociera en Cartagena (más no en Cádiz) la ciudadanía a los libres de color. Y porque en el contexto de los debates relativos a la representatividad de los americanos en la nación española se quería proyectar una imagen de una sociedad más o menos homogénea, pues la heterogeneidad era uno de los argumentos más esgrimidos por quienes se oponían a entregar a los americanos una representación en términos de igualdad con relación a los nacidos en España. De todas formas, esto quiere decir que el tema de los libres de color y la discriminación socio-racial estuvo en el centro de la situación política local. En el contexto de los enfrentamientos de facciones y de creciente protagonismo político de los sectores populares, los temores de la elite cartagenera dejan ver la centralidad del tema de la raza. Aquellas demandaron un orden político y social fuerte y exigieron que los asuntos públicos se dejasen en manos de los notables. A finales de 1811 José María García de Toledo, líder de la facción moderada de la independencia de Cartagena se lamentaba de lo que consideraba los efectos perniciosos de las movilizaciones populares[38]. El 10 de septiembre de 1812 un comerciante bogotano residenciado en aquel puerto escribía a su hermano sobre la participación de los libres de color en la vida pública:

> [...] se ha procurado sembrar la discordia entre nosotros *con la odiosa distinción de pardos y blancos* [...] Ya te acordarás de que *hace un año te hablé de la preponderancia que se había dado a los pardos, ahora se vuelve*

a suscitar esta especie, y ya con expresiones bastantes a excitar el odio de aquellos contra los blancos. ¿Qué podrá resultar de aquí, sino que muy pronto veamos repetidas las sangrientas escenas de Santo Domingo? Ello es que la insubordinación se aumenta diariamente, las providencias son ningunas, los partidos se multiplican [...][39].

Pues bien, para los propósitos de este capítulo la importancia de estos debates en las Cortes de Cádiz radica en las denuncias que se hacían, en el lenguaje social que introdujeron y porque reclamaban la igualdad política para algunos sectores de la sociedad que habían estado excluidos de cualquier posibilidad de participar en las decisiones sobre los asuntos de competencia pública. Los argumentos de algunos diputados americanos condenaban el sistema de castas y reivindicaban a los libres de color como expresiones del mestizaje, por sus capacidades laborales y por sus contribuciones a la defensa militar del imperio español[40]. En el caso de Cartagena las discusiones sobre los distintos proyectos políticos planteados obligaron a referirse a los privilegios sociales y a la igualdad[41]. Esas discusiones que enlazaban a los posibles depositarios de la ciudadanía con las condiciones socio-raciales de la época, debieron tener un impacto importante sobre ciertas franjas de los sectores subordinados, es especial sobre los que venían propiciando procesos de movilidad social y reclamando un mejor reconocimiento social[42]. Se trató de un tema muy sensible para las gentes de color, pues en agosto de 1815 el canónigo Juan Marimón se dirigía a los habitantes de la isla de Barú solicitándoles que no apoyaran el ejército español de reconquista, recordándoles que,

No debéis olvidaros que sois negros, zambos, y mulatos; y que todas estas castas, como ellos las llaman, han sido, y serán siempre miradas como una especie de hombres muy inferiores a los blancos, destinado por la naturaleza, para servirles, y para ser gobernados como caballos, o como burros. La Constitución española hecha por las Cortes, que sin embargo de sus defectos ha sido la obra más sabia, y mas generosa, que

ha producido España desde que es España, os privó del derecho de Ciudadanos, esto es de elegir, y ser elegidos para gobernar, y aun de entrar en el número de la población como si fuerais bestias[43].

Al mismo tiempo que se construía una deteriorada imagen del dominio español, las luchas entre las facciones proindependentistas originaron acusaciones acompañadas de un juego de imágenes y contra-imágenes en las que el punto de referencia era la continuidad o la ruptura con el orden de privilegios y exclusiones que se había establecido durante la colonia. Para finales de 1815 los conflictos entre el sector radical de los Gutiérrez de Piñeres y el sector moderado dirigido por José María García de Toledo, desembocaron en la oposición de aquellos a la elección de este para dirigir los destinos del Estado de Cartagena, debido a que en diciembre de 1811 había dado a la luz pública un opúsculo atacando lo que a su parecer fue la premura con que se declaró la independencia absoluta el 11 de noviembre de ese año[44]. Los términos en que la facción piñerista redactó una hoja muestran que desde esa época ya se asociaba a determinado sector político de la ciudad con la elite y con prácticas no democráticas. Temían que, por tener familiares en España, García de Toledo se enemistara con la república "[...] que ha destruido estas bases del orgullo, para abrir la puerta, únicamente al mérito y a la virtud, cuyo sistema liberal, sancionó a la igualdad de derecho, que es lo que disgusta a los pretendidos nobles [...]"[45].

La epifanía de la república y el lenguaje político-social

La epifanía fundacional de la república no cerró las escisiones abiertas en el tejido social durante los años de la independencia. Los estudios recientes han demostrado que las gentes de color mantuvieron las iniciativas durante los dos primeros decenios de la república con el propósito de superar las dis-

criminaciones y por lograr mejores posiciones en el orden social y político, y que detrás de la proyección de una imagen de armonía racial entre los todos los sectores sociales, de hecho, la sociedad cartagenera continuó escindida por factores raciales[46]. En efecto, la intensa vida política de los sectores subalternos de Cartagena y de la provincia homónima durante los años de 1820 y 1830 continuó despertando recelos entre las elites, las que propalaron la especie de una posible guerra racial, y al mismo tiempo vivieron con el temor de perder los privilegios que habían disfrutado por sus orígenes sociales y raciales, en especial el tener que compartir el poder con otros grupos socio-raciales. En 1820 desde Mompox se escribió una carta a Francisco de Paula Santander en la que se acusaba a Luis Muñoz, teniente coronel que dirigía el cuerpo de artillería de esa villa, de crear un batallón de zambos y negros que se dedicaba a hostilizar a los blancos[47]. Acusaciones parecidas se hicieron en 1822 al coronel Remigio Márquez, y a Valentín Arcia, alcalde de la población de Majagual[48].

Los conflictos de esos años alcanzaron un primer cenit con el fusilamiento de José P. Padilla[49]. Luego de recibir ataques desde diferentes frentes y de ser acusado en público y en privado de estar estimulando un levantamiento de las gentes de color en contra de los blancos, en 1824 Padilla publicó una hoja volante titulada *Al respetable público* en la que expresaba la conciencia que tenían algunas franjas de los libres de color:

No es ésta la primera tentativa con que mis enemigos, **los enemigos de mi clase**, han tratado de desconceptuarme delante del gobierno, delante de mis conciudadanos, delante del mundo entero; ya se ve, yo no pertenezco a las *antiguas familias*, ni traigo mi origen de los Corteses, los Pizarros, ni de los feroces españoles que por sus atrocidades contra los desgraciados indios, su rapiña, su usura y su monopolio amontonaron riquezas con que compraron nuevos abuelos [...] esos hombres que cada día y desvergonzadamente redoblan sus ataques y minan el santo edificio de la libertad y de la igualdad del pueblo, para levantar sobre sus ruinas el tablado de la ambición, y sustituir a las formas republi-

canas las de sus antiguos privilegios y la dominación exclusiva de una pequeña y miserable porción de familias sobre la gran mayoría de los pueblos[50].

Luego se prolongaron con las luchas contra la dictadura de Rafael Urdaneta (1830), los procesos electorales que llevaron a Santander y a Márquez a la presidencia y tuvieron una primera culminación en la Guerra de los Supremos (1839-1841). Todos estos avatares de la vida política crearon un ambiente propicio para que a la par de las luchas de facciones[51], continuara desarrollándose tanto la identificación entre determinadas facciones políticas y los privilegios sociales de origen coloniales, como que algunos sectores identificaran sus posiciones políticas desde sus condiciones socio-raciales. En 1831 se enjuició a un hombre en Mompox bajo la acusación de conspirar contra el gobierno promoviendo una “reunión o revolución de pardos”[52]. Al año siguiente el jefe político del cantón de Cartagena informaba que se temía que una conmoción política en la ciudad “degenerase en una revolución de clases”[53]. Y también informaba que se enjuició a Agustín Martínez, autor de un líbelo suscrito por “un pardo honrado”[54], en el que este denunciaba las preminencias que continuaban teniendo “[...] los señores de alta categoría; (pues aquellos que se llaman *blancos*) bien porque tienen dinero, o bien porque son procedentes de la sangre azul [...] Viva la aristocracia, viva el envanecimiento de fatuos mentecatos [...] y muera el que sin ser *blanco* ni tener sangre azul, plata o charreteras [...][55]. En 1833 fueron apresados varios artesanos de Cartagena bajo la acusación de sedición y de proferir discursos de enfrentamientos raciales.[56] Una hoja suelta de 1836 de los partidarios de la candidatura presidencial de José María Obando sintetiza lo que estamos afirmando a propósito del desarrollo de ese lenguaje en contra de los opositores ministeriales:

Siempre amigos de odiosas distinciones, unos, otros, partidarios de los españoles, y todos ridículamente envanecidos con contemplarse superiores a lo que ellos han llamado populacho [...] En tiempos de Bolívar, Urdaneta, Juan de Francisco, de Montilla y de sus secuaces, vimos que las distinciones, los empleos y las consideraciones solo estaban reducidas a un círculo muy pequeño de hombres, que ellos mismos se habían escogido, y que el resto, lo habían constituido, para servidores, para esclavos. ¿Quién vio en tiempo de ellos figurar a ningún artesano, ni algún otro individuo del pueblo por más buenas que fueran sus cualidades, sino solo los que ya se habían consentido que iban a ser los Marqueses, Duques, Condes, &, &, para formar una clase de nobles en esta tierra llamada por excelencia a sostener solo hombres libres en su seno? ¿No veis ahora mismo compatriotas que aún en el momento mismo en que los serviles os quieren atraer no proponen entre sus electores siquiera uno de sus tantos ciudadanos honrados y laboriosos solo porque para ellos es una mala cualidad el ser de la clase del pueblo y vivir de un oficio? [...] recordad que en todos los escritos en que se ataca a los del partido liberal, observareis que los serviles frecuentemente se titular ellos mismos *patricios* con cuya expresión procuran rebajar a los que llaman plebeyos y humillarlos, porque esos mentecatos se han formado la idea de que son mejores que todos, y que son los únicos distinguidos y de mejor condición. Oid como os denominan en todos tiempos con el título de canallas; y para denotar que un artesano no es persona de consideración, dicen como si fuera un mal nombre *fulano es un zapatero, zutano es un herrero* &&[57].

Algunos historiadores han advertido que muchas de estas acusaciones no se pueden tomar al pie de la letra y que acorde con las circunstancias políticas se trataba del despliegue de estrategias por parte de distintos actores de la vida política que buscaban infundir temor entre sus seguidores, y al mismo tiempo desarticular a sus enemigos[58]. Pero la historiadora Marixa Lasso considera que en las continuas alusiones a una guerra de razas expresaba la existencia de las presiones de las gentes de color para denunciar la discriminación y lograr la igualdad[59]. A este último argumento agreguemos que denuncias como las expuestas tenían como contrapartida subrayar la importancia de la igualdad como aspecto central de la repú-

blica democrática. Insistiendo en esa idea, en 1834 Juan José Nieto publicó un folleto con propósitos pedagógicos para educar al común de las gentes en lo que era la democracia y los derechos y deberes que les asistían. El eje central de ese catecismo político era la libertad, la igualdad y la justicia[60]. Diez años más tarde, el periódico oficial de la provincia de Cartagena volvía a publicar un catecismo político con el fin de educar a la población en sus derechos y deberes[61].

Todo parece indicar que los sectores políticos emergentes que estaban en la oposición a los gobiernos de turnos tenían que hacer política en Cartagena aludiendo al tema de la condición social y racial de los sectores a los que se acudían para ganar respaldo para los proyectos. Los acontecimientos de los años de 1820 y 1830 habían creado un clima propicio para que hicieran carrera los discursos que remarcaban las divisiones raciales de la sociedad cartagenera. Al igual que en el Cauca[62], una de las particularidades del ascenso político de Juan José Nieto, es que también estuvo marcada por el factor racial, haciendo su carrera política entre los estratos medios y bajos de la población de color de Cartagena, y supo aprovechar esto para beneficio de su carrera política. En 1840 una hoja volante firmada por Bernabé Malpica, en la que se defendía al gobierno, acusaba al joven político de haber explotado a su favor ese factor:

> Soy negro y más negro que tú, tuve parte en la gloriosa revolución de 1810: he combatido por la *patria, por la libertad y por la igualdad:* tengo pues más derecho que tu ¡miserable! a hablar a mis compatriotas, y principalmente a mis compañeros de color, para que algún incauto no sea seducido y engañado [...] ¿Piensas que nosotros somos tan necios que no caigamos en cuenta que solo cuando quieres hacerte valer como *pardo* es que te nos acercas para engañarnos y sacar partido de nosotros?[63].

Esa forma de entender las relaciones entre la condición socio-racial, las relaciones sociales y el poder, no solo se aplicaba a los miembros de las elites, sino que también recaía

como forma de censura contra quienes podían tener una actitud de subvaloración respecto a personas de igual condición social. Malpica añadió en su acusación a Nieto:

> ¿No es cierto que miras con insolente desprecio nuestras hijas, por virtuosas que sean, y vas a buscar por esposas las hijas de los nobles? ¿Piensas que nosotros somos tan necios, que no caigamos en cuenta, que solo cuando quieres hacerte valer como *pardo* es que te acercas para engañarnos y sacar partido de nosotros? ¿Cuáles son tus relaciones sociales, pasada la época eleccionaria? ¿A cuál de nuestras honestas distracciones has asistido jamás con tu esposa? Cuando vas estirado en tu berlina dándote aire de gran caballero, ¿Qué caso haces del pobre y honrado negro descalzo a quien tu bolantero atropella? Anda que ya te conocemos y no puedes engañarnos [...][64].

Al igual que lo que sucedió en el resto del país para mediados de ese siglo fue inevitable que la división partidista, el ascenso del liberalismo y las consecuencias políticas de las reformas liberales tuvieran unas implicaciones sociales significativas, en la medida que la sociedad tendió a polarizarse, e importantes franjas de la población hicieron una lectura social de los conflictos[65]. En las elecciones para el Cabildo Municipal de Cartagena de 1848 los sectores que al año siguiente fundarían al Partido Liberal acusaban que hubo "[...] ciudadanos de garrotes que habían puesto por allí otros ciudadanos de copete [...]"[66]. También acusaba a la candidatura presidencial de Rufino Cuervo de representar a los aristócratas, a los que se autoproclamaban como la "buena sociedad", caracterizados por sus finos modales, de tener aspiraciones monarquistas[67].

Mientras que en las principales poblaciones un nuevo lenguaje social aparecía y tomaba forma, en la documentación en la que se registraron referencias a la condición racial de personas y comunidades fue más visible en el caso de los indígenas, en especial bajo la administración de Juan José Nieto al frente del Estado de Bolívar (1859-1864), quien se esforzó por establecer normas legales para definir quienes tenían esa condi-

ción[68]. La idea de la inferioridad de los indígenas fue moneda corriente entre los dirigentes políticos y las gentes del común del Estado de Bolívar[69]. En 1861 el gobernador de la Provincia de Sincelejo anotaba que la ignorancia y los vicios de los indígenas los convertían en presa fácil de los explotadores[70]. Cuatro años más tarde el gobernador de la provincia de Sabanalarga propuso "[...] acabar de una vez con los mentados privilegios de los indios, porque [...] eran y creo que son y serán siempre robados, *por la misma razón de ser indios*"[71]. En 1870 el gobernador de la Provincia de Barranquilla se refería a los indígenas como una "[...] clase infeliz y desvalida de nuestra sociedad [...]"[72], y al año siguiente otro gobernador de esa provincia acusó a los indígenas de los alrededores de esta ciudad de privilegiados, ignorantes, indolentes, arbitrarios y de estar gozando de unos derechos ilegítimos[73].

Política y lenguaje social desde mediados del siglo XIX

La participación de los sectores populares en política despertó recelos entre las elites. Desde los inicios de la primera República de Cartagena (1811-1815) ese temor hizo presencia pues en medio de una intensa lucha faccional entre los seguidores de los hermanos Gutiérrez de Piñeres y José María García de Toledo, estos últimos lograron imponerse y acusaron a los primeros de estimular de forma demagógica la participación de los sectores populares más allá de lo previsible por el control de las elites y de las autoridades[74]. Durante los años 1820 y comienzos de los 1830, las elites de Cartagena propalaron la especie de una posible guerra racial, y, al mismo tiempo vivían con el temor de perder los privilegios que habían disfrutado basadas en los orígenes sociales y raciales, en especial el tener que compartir el poder con otros grupos socio-raciales[75]. Años después, cuando empezaba el ascenso del liberalismo al poder, ese temor volvió a presentarse[76], como puede observarse en la correspondencia

que mantuvieron personajes de esa ciudad con José Eusebio Caro, fundador del Partido Conservador. En varias misivas los primeros evocaban la desazón que les produjo el ascenso del liberalismo al poder, no tanto por la naturaleza de su ideología sino porque estuvo acompañado de una movilización popular de grandes proporciones. Federico N. Porras, al referirse al pueblo escribía en 1849: "... esa turba insolente que deshonrarnos quieren...". Dos años más tarde Diego Caro escribía a su hermano acerca de la necesidad de organizar una revolución para acabar con el gobierno liberal, al que acusaba de sembrar "... la corrupción más espantosa, el robo, el asesinato, el pillaje, la violencia de nuestras esposas y de nuestras hijas, la sublevación de la canalla... la barbarie... el estado salvaje...". El general Joaquín Posada Gutiérrez también tildaba a la población liberal de "... esta infame canalla que se ha alzado con el país...". Y Bartolomé Calvo explicaba que el abatimiento de los conservadores cartageneros se debía "... a las impresiones que nos dejó la revolución de 1840 [se refiere a la Guerra de los Supremos]. Los hombres de virtud, los hombres de patriotismo no pueden pensar sin horror en la renovación de aquellas horribles escenas"[77].

Las alarmas y los temores no eran infundadas pues desde mediados del siglo XIX se hicieron más evidente los comportamientos políticos de los subordinados que desafiaban la hegemonía social y política de la elite de origen colonial[78] adscrita al partido Conservador, esta asoció al liberalismo con los sectores plebeyos de la ciudad. Los disgustos que le produjo el ascenso del liberalismo al poder (1849) pueden observarse en la correspondencia que mantuvieron personajes de esa ciudad con José Eusebio Caro, fundador del Partido Conservador. En varias cartas los primeros evocaban la desazón que les produjo el ascenso de aquel partido político, no tanto por la naturaleza de su ideología sino porque estuvo acompañado de una movilización popular de grandes proporciones. Federico

N. Porras, al referirse al pueblo escribía en 1849: "[...] esa turba insolente que deshonrarnos quieren [...]". Dos años más tarde Diego Caro escribía a su hermano acerca de la necesidad de organizar una revolución para acabar con el gobierno liberal, al que acusaba de sembrar "[...] la corrupción más espantosa, el robo, el asesinato, el pillaje, la violencia de nuestras esposas y de nuestras hijas, la sublevación de la canalla [...] la barbarie [...] el estado salvaje [...]". El general Joaquín Posada Gutiérrez también tildaba a la población liberal de "[...] esta infame canalla que se ha alzado con el país [...]". Y Bartolomé Calvo explicaba que el abatimiento de los conservadores cartageneros se debía "[...] a las impresiones que nos dejó la revolución de 1840 [se refiere a la Guerra de los Supremos]. Los hombres de virtud, los hombres de patriotismo no pueden pensar sin horror en la renovación de aquellas horribles escenas"[79].

Como contrapartida, la combinación entre los vínculos que se establecieron entre sociedad, raza y vida partidista, con la situación política colombiana, el ascenso político de los sectores subordinados y la situación europea de mediados de esa centuria, contribuyeron al desarrollo de un lenguaje social y político que permitía a los sectores medios y bajos leer el orden y la jerarquía social y racial en términos de conflictos de intereses. Al vincular lo social con lo político este lenguaje identificó las adscripciones partidistas con la condición social de sus dirigentes, al tiempo que sirvió para desafiar y enfrentarse a otros sectores sociales, contribuyendo a dar cuerpo a una conciencia colectiva de diferenciación social entre los sectores bajos de la población[80]. Esa relación apareció con cierta regularidad en los años picos de los conflictos partidistas, en especial entre 1849 y 1854, con las discusiones sobre las políticas económicas de librecambio y proteccionismo y sobre quienes debían prestar el servicio militar en las guardias nacionales, con la revolución de los conservadores en el interior del país contra el gobierno de José Hilario López en 1851, con

la insurrección y golpe de Estado de los artesanos y militares draconianos en 1854. Luego resurgió con fuerza a mediados de los años de 1860 con el golpe de Estado a Juan José Nieto, presidente del Estado de Bolívar, golpe efectuado por quienes Orlando Fals Borda llamó la "burguesía tabacalera" ligada a los nuevos proyectos económicos de exportaciones de esa planta solanácea y de vías y medios de comunicación para facilitar en comercio[81]. Y nuevamente a mediados de los años 1870 con las difíciles condiciones de vida por las que atravesó la población cartagenera.

En buena medida el desarrollo del imaginario y de un lenguaje que asociaba al conservatismo a la riqueza y a prácticas sociales y políticas de exclusión de los humildes, debe mucho a los liberales de esta ciudad, en especial a los que vivieron los años de las reformas de mediados del siglo XIX. Al exponer lo que consideraban como la epifanía de la democracia y del fin de los vestigios de la época colonial, de 1849 en adelante los liberales tuvieron que hacer alusión a la historia, y por tanto a los enfrentamientos entre sectores sociales y políticos contrarios y proclives a esa forma de gobierno[82]. En 1850 el periódico El Artesano convocó a la población trabajadora del puerto de Cartagena a participar en política y en los asuntos públicos: "Hablemos *todos*, discutamos *todos*, deliberemos *todos*, pues que *todos* somos ciudadanos con iguales derechos y con iguales obligaciones"[83]. El llamado era un desafío a quienes hasta 1849 habían dominado la administración pública de la provincia homónima, asociados por amplios sectores de la gente corriente con un orden de exclusiones y con un poder basado en la riqueza y/o en la prestancia social heredada por el color de piel.

Aunque los discursos de discriminación racial siempre estuvieron presentes y desde mediados del siglo XIX se mimetizaron en la antinomia civilización versus barbarie[84], la particularidad que asumió el lenguaje de los años 1850 en ade-

lante es que en las luchas contra los privilegios excluyentes tendió a desdibujarse las menciones a la condición racial, y cobraron mayor fuerza los términos que aludían a la igualdad que daba la condición de ser ciudadanos. Esa mimetización obedeció tanto a la influencia de un nuevo lenguaje político puesto en boga en el mundo Atlántico por la revolución europea de 1848, como también por las presiones ejercidas las gentes de color para que la igualdad fueran un derecho real. También desempeñó una importante función la creciente participación de los sectores subalternos en política, y la apertura de canales democráticos a partir de las reformas liberales de mediados de ese siglo. Por eso, la información de archivos deja ver una especie de combinación y a la vez un desplazamiento desde lo estrictamente racial a lo racial-clasista y a hacer lecturas de lo social desde el ejercicio de la ciudadanía.

Términos de autocalificación como "pardos" que se usaron durante los primeros decenios de vida independiente para identificarse como clase al estilo del Antiguo Régimen[85], tendieron a desaparecer de la documentación consultada, mientras que tomó fuerza el factor económico, el trabajo y los privilegios como raseros para determinar las distintas agrupaciones sociales. En defensa de las reformas iniciadas el 7 de marzo de 1849, los publicistas de los periódicos liberales aludieron con frecuencia a la división de la sociedad en clases y a los enfrentamientos entre los poderosos y los humildes. Estas referencias usualmente eran alimentadas con el imaginario histórico y anecdótico de las luchas sociales en la antigua Roma (patricios y plebeyos), de la Edad Media (señores o nobleza y siervos), de la Francia revolucionaria (aristocracia y pueblo) o con una combinación de los modernos atenidos al rasero económico y una perspectiva que combinaba ese factor con los del liberalismo romántico y el cristianismo social (ricos y pobres)[86].

Un editorial del periódico liberal La Democracia de Cartagena en 1851 rezaba que la historia es "[...] la lucha permanente

que en todos los tiempos se ha suscitado entre la aristocracia y el pueblo, entre la libertad y el absolutismo despiadado”[87]. En el Semanario de la Provincia de Cartagena, periódico oficial de esa entidad político-administrativa, se denunciaba las jerarquías y desigualdades que se presentaban a la hora de escoger los individuos que debían prestar el servicio de guardias nacionales. Aunque era obligación de todos los ciudadanos, solo recaía sobre los sectores subordinados: “Es una injusticia se exceptuase del servicio a los ricos y que se cause mayor perjuicio, al infeliz artesano a quien se distrae de su trabajo obligándolo a servir en la guardia nacional que al empleado que por prestar semejante servicio no dejaría de ganar su sueldo”[88]. En el mismo órgano oficial de la provincia se asimilaba conservatismo a riqueza y liberalismo a lo contrario. Sobre el triunfo del primero en las elecciones de diciembre de 1849 para el cabildo de Cartagena se afirmaba que, “Sabido es de todos que la parte que pomposamente se decora con el título de noble, inteligente e ilustrada, es pequeña en comparación de la que el partido conservador apostrofa con el calificativo de sucia, salvaje y descamisada, y que para nosotros forma el nervio y la fuerza de la nación”[89].

Otro artículo de la misma publicación al quejarse por las formas opresivas y arbitraria que regían las relaciones entre propietarios de tierras y campesinos arrendatarios siempre en detrimento de estos, y al llamar a las autoridades para que dieran a conocer las leyes y que era necesario “[...] que el legislador afiance por medio de una ley clara y precisa los derechos del pobre oprimido por el rico, del débil vejado por el fuerte, del ignorante esquilmado por el astuto y entendido”[90]. La prensa artesanal de Cartagena también expuso parecidas quejas. “[...] siempre han visto con desdén, con asco, con desprecio a los artesanos, obreros, labradores y en general a todas las clases pobres del pueblo, siempre se han opuesto a que ellas se mezclen en las cosas públicas, nunca han querido que sepan

más que lo que conviene a sus respectivas artes u oficios"[91], rezaba la primera edición de 1850 del periódico El Artesano. Fue una imagen recurrente en la prensa liberal cartagenera la de achacar a los conservadores la discriminación y el desprecio por todo lo que representara lo popular, lo que sin duda calaba rápidamente en la población porque el pasado colonial aún estaba muy reciente y la memoria colectiva de quienes habían sido discriminados. Con cierta recurrencia se citaba la metáfora bíblica del camello, el rico y el ojo de la aguja, y en su oposición a la disposición constitucional de 1841 que reducía el derecho a elegir y ser elegido a los ciudadanos que posean ciertas rentas se decía que según la doctrina que sustentaba a esa norma "la pobreza y la sabiduría se excluyen, que traducida con más latitud viene a significar: La ciudadanía es la riqueza [...] y tenemos a una nueva aristocracia: la aristocracia del dinero. Una nueva tiranía: la tiranía del egoísmo"[92].

Ahora bien, ese lenguaje clasista también inspiró desconfianza entre los dirigentes liberales, pues temían que se convirtiera en un recurso para desestabilizar el orden social e institucional. En 1854 José Araujo, abogado liberal de Cartagena publicó un opúsculo defendiendo su conducta como Fiscal del Tribunal de Justicia del distrito del Magdalena, cargo del que fue destituido por el gobernador Juan José Nieto. Araujo señalaba que desde el año de 1850 la Sociedad Democrática fue tomando un curso que llevó a que se retiraran "[...] todos los miembros que pudieran dirigirla", debido a que según su parecer la radicalización social y política de esa sociedad que había llevado a "[...] erigir en sistema la impunidad de todos los delincuentes absolviéndolos en el jurado; ideas semejantes se propagaban en aquella época respecto de demandas de ricos a pobres a fin de que fueran determinadas siempre y en todo caso en favor de los últimos"[93].

Pocos años más tarde, en 1869, el gobernador liberal de la provincia de Cartagena denunciaba en su informe anual a la

Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar la existencia de sectores que conspiraban contra el gobierno, ocasionando intranquilidad pública. Las causas no las hallaba en los usuales enfrentamientos partidistas que en determinadas circunstancias terminaban en guerras civiles, sino en lo que consideraba una especie de "resentimiento social" de algunos sectores de la sociedad:

> [...] el número de malcontentos, aunque pequeño, deja de estar alentado con las predicas subversivas y con las ideas y discursos disociadores, que algunos hombres que están a caza de popularidad, difunden constantemente, sin dejar de pasar un momento, ni desperdiciar la menor ocasión de infiltrar en corazones, todavía inocentes o entendimientos poco cultivados, ese veneno sutil de la envidia de la fortuna o posición ajenas, *manteniendo así unas clases de la sociedad enconadas contra otras*, como si no debieran estar completamente unidas tan estrechamente ligadas como hermanas que son, y constituyendo, de ese modo la fuerza de la unión. No señor, lejos de eso tratan de envilecer a ciudadanos que antes y ahora mismo llaman sus amigos y proclamando la nivelación de todas las clases, pero no elevándose unos por medios decorosos y honorables, como es fácil en nuestro hermoso sistema republicano, sino deprimiendo y rebajando estúpidamente aquellos de sus compatriotas que creen están colocados en una altura a que juzgan por un error no pueden llegar[94].

Para finales de esa centuria ese lenguaje había tomado cuerpo entre sectores bajos y medios de la población. Una de las reacciones de las gentes del común contra la discriminación y el marginamiento fue la violencia simbólica contra las formas de deferencia social con relación a las elites. La prensa de finales del siglo XIX está llena de quejas contra lo que era visto como la insolencia con la que los jóvenes de origen popular trataban a miembros de las elites[95]. En su autobiografía publicada en 1894, Juan Coronel, hombre de color nacido en Cartagena en 1868, cuenta que siendo joven renunció al trabajo de dependiente de una casa comercial porque el propietario

le exigió que al dirigirse a sus hijos adultos antepusiera a los nombres el hipocorístico “niño”:

El mismo individuo me despidió de su servicio, por esta ocurrencia: en Cartagena hay el hábito cursi de anteponer el calificativo *niño*, al nombre del hijo de padres acomodados, y se oye a los criados llamar niño Pedro a un hombronazo que tiene más pelos en la barba que lanas un borrego. Si algo exaltó siempre mi pacífico carácter, fue esa ridiculez de la aristocracia cartagenera, y al insinuarme el mercader en cuestión, que debía decirle niño Rafael al mayor de sus retoños, le espeté la más calurosa improvisación que ha salido de mis labios *contra las pretensiones nobiliarias*. El imbécil llegó hasta amenazarme con los puños, y resolvió mi cesantía por el delito de haberme yo considerado igual a un hijo suyo[96].

Quizá es en el tema del trabajo es donde más se constata el desplazamiento que fue sufriendo las relaciones entre el lenguaje y el imaginario social. De solo estar ligado al factor racial, fue vinculándose sucesivamente con las cualidades de las personas, con los estilos de vida, con la construcción de la nación y con la explotación económica. En el mayor de los casos las lecturas sociales y políticas se sobrepusieron a las interpretaciones económicas del trabajo. En la fase inicial (tercer cuarto del siglo XIX) como expresión del orgullo de ser trabajadores frente a unas elites que tendían a subvalorarlos[97]. Luego, las protestas contra el establecimiento del liberalismo económico que suprimió el arancel aduanero proteccionista se hicieron más desde la perspectiva de la valoración del trabajo nacional que por los efectos económicos de esa política sobre los talleres artesanales[98]. Para finales de ese siglo y con las primeras protestas de los trabajadores portuarios (1893), el trabajo lo percibieron en la forma más descarnada: como una relación económica en la que estaba sometido a explotación[99]. Y para la conmemoración del primer centenario de la independencia volvió a resurgir la idea de que el trabajo era el gran aporte de las gentes del común a la construcción de la nación.

Caída la hegemonía liberal (1849-1885) y establecido el conservatismo en el poder, se rememoraba con cierto aire de tranquilidad los aciagos años de la agitada intervención en política de los sectores bajos. En 1895 un historiador de Santa Marta explicaba el origen de esa preocupación: "Los hombres de las diferentes capas sociales y las mujeres, inclusive las cocineras y los sirvientes discutían de leyes, las cosas y las personas, con especialidad estas últimas, y de ahí la atmósfera de odio reinante"[100]. Y en respuesta a la actitud desafiante de un amolador con el que mantuvo querella judicial en 1893, un carpintero conservador oriundo de Cartagena señaló que aquél, "Pronunció... amenazas de aquellas que a cualquier caballero le gritaba un granuja en los tiempos felizmente pasados en que la autoridad era un juguete"[101], refiriéndose al periodo de la hegemonía liberal.

Dos eran las causas de esos temores. 1) Los conflictos políticos del primer siglo de la República no hacían abstracción de las condiciones sociales y raciales de los antagonistas, muchas veces expresándose las tensiones entre individuos de diversas condiciones por medio de la política partidista. Este vínculo era más o menos evidente en Cartagena debido a que la mayoría de las familias prestantes de origen colonial rápidamente se adscribieron al partido conservador, en razón de que sus formas de vida compaginaban fácilmente con cualquier discurso que relacionara el ejercicio del gobierno con el orden, la autoridad fuerte y el sometimiento de los subordinados[102]. 2) La combinación de esas relaciones entre sociedad, raza y vida partidista, con la situación política colombiana y europea de mediados de esa centuria, contribuyeron al desarrollo de un lenguaje social y político que permitía a los sectores medios y bajos leer el orden y la jerarquía social y racial en términos de conflictos de intereses. Al relacionar lo social con lo político este lenguaje ligó las adscripciones partidistas con la condición social de sus militantes, al tiempo que sirvió para

desafiar y enfrentarse a otros sectores sociales, contribuyendo a dar cuerpo a una conciencia de clase[103]. En defensa de las reformas iniciadas el 7 de marzo de 1849, los publicistas de los periódicos liberales aludieron con frecuencia a la división de la sociedad en clases y a los enfrentamientos entre los poderosos y los humildes. Estas referencias usualmente eran alimentadas con el imaginario histórico y anecdótico de las luchas sociales en la antigua Roma (patricios y plebeyos), de la Edad Media (señores o nobleza y siervos), de la Francia revolucionaria (aristocracia y pueblo) o más moderna por atenerse a cierto rasero económico (ricos y pobres)[104]. La desconfianza que inspiraba ese lenguaje clasista fue compartida por dirigentes conservadores y liberales, pues temían sus implicaciones en el orden social. En 1869 el gobernador liberal de la provincia de Cartagena denunciaba en su informe anual a la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar la existencia de sectores que conspiraban contra el gobierno, ocasionando intranquilidad pública. Las causas no las hallaba en los usuales enfrentamientos partidistas que en determinadas circunstancias terminaban en guerras civiles, sino en lo que consideraba una especie de "resentimiento social" de algunos sectores de la sociedad:

> ... unos pocos mal avenidos con la sociedad... difunden constantemente... ese veneno sutil de la envidia de la fortuna o posición ajenas, manteniendo así unas clases de la sociedad enconadas contra otras... y proclamando la nivelación de todas las clases, pero no elevándose unos por medios decorosos y honorables, como es fácil en nuestro hermoso sistema republicano, sino deprimiendo y rebajando estúpidamente aquellos de sus compatriotas que creen están colocados en una altura a que juzgan por un error no pueden llegar[105].

Para finales de esa centuria esa conciencia de clase ya había tomado cuerpo entre algunos sectores bajos y medios de la población. Entre abril y mayo de 1893 los trabajadores portua-

rios de Barranquilla desarrollaron la primera huelga de que se tenga noticia en Colombia, enfrentándose a los empresarios del transporte fluvial y al Estado en demanda de aumento en el jornal. En la base de esta protesta hallamos una valoración del trabajo manual y de la importancia que tenían para el funcionamiento del comercio internacional colombiano del que dependía buena parte de los ingresos fiscales del Estado y las ganancias de los comerciantes de todo el país[106].

Protestas sociales y política popular: el derecho a levantarse contra los gobiernos sin legitimidad

Ese lenguaje que servía a los subalternos para leer a la sociedad como grupos con intereses diversos y contrapuestos era uno de los fundamentos que les permitía percibir las injusticias sociales. Pero por sí solo no justificaba las protestas que desarrollaron en determinadas circunstancias. En la base de estas hallamos una especie de mezclas de distintas formaciones ideológicas de las que sacaban las herramientas para justificarlas. El faccionalismo político les había mostrado un conjunto de recursos que empleaban para mostrar sus descontentos y desacuerdos. Esas formas de acciones se pusieron en escena tanto en las luchas contra algunos gobernantes, como bajo unas circunstancias de adversidades en sus condiciones de vida.

Desde el punto de vista estrictamente político estos sectores realizaban sus lecturas sobre las funciones de los gobiernos en la realización de la felicidad de la población, las relaciones entre grupos sociales y las luchas entre las facciones políticas y los gobiernos, desde la perspectiva de una idea matriz: el acatamiento o la desobediencia a las autoridades (principio de legitimidad) o algunas de sus acciones, dependía de que guardaran una relación estrecha con la capacidad para realizar el bien común. Se trataba de una idea de origen colonial que consideraba que el rey ejercía la soberanía mediante

una delegación que le hacían las comunidades. Pero aquella podía revertir en estas si el rey violaba los términos del pacto establecido. En consecuencia, podían desconocer la legitimidad del mandato real y del pacto acordado, revirtiendo a las comunidades la soberanía que podía ser delegada en nuevos gobernantes. El Catecismo o Instrucción Popular del obispo Juan Fernández de Sotomayor, publicado en Cartagena en 1814, expresó este pensamiento:

> [...] la abdicación de Carlos IV, la renuncia de su hijo Fernando en Bonaparte, su prisión y detención en Francia han roto y disuelto de una vez y para siempre los vínculos con que parecíamos estar ligados aunque injusta e ilegítimamente [...] decidida por la España la disolución del pacto social anterior, declarada la soberanía en reversión al pueblo como a quien solo corresponde [...][107].

Durante el siglo XIX la relación entre soberanía-pueblo-legitimidad y capacidad para realizar el bien común como principios rectores que regían las relaciones entre gobernantes y gobernados, fue resignificada en varias direcciones, debido a que se cruzó con los principios modernos de la soberanía popular, la ciudadanía y la representatividad. En principio, al concebir el contrato social entre los individuos como fundamento del poder, el liberalismo establecía los canales institucionales para que aquellos expresaran sus inconformidades[108], y por tanto el derecho a la rebelión quedaba descartado y se le considera como un acto ilegítimo e ilegal[109].

Sin embargo, a pesar de este cambio radical favorecido por los nuevos presupuestos liberales, los conceptos de soberanía y de pueblo empleados en los momentos más álgidos de la vida política (motines, asonadas, rebeliones y revoluciones)[110] poseían un significado que no coincidían con la doctrina liberal. Fueron los estratos medios y bajos de la población los que gracias a la experiencia de las luchas faccionales que se fue acuñando desde los años de 1820 en adelante, como también

por influencia del disfrute de la condición de la ciudadanía armada, los que resignificaron Empleando los mismos términos, el contenido y la idea de soberanía y de pueblo dominantes en Latinoamérica en el siglo XIX estaban en absoluta oposición a la idea abstracta y unitaria de estos conceptos, sobre los que se construía la teoría del Estado liberal. La tradición pactista le impuso la idea de que el pueblo como soberano era superior a sus gobernantes, que estos debían regir sus conductas por el principio del bien común, y que existía un compromiso recíproco donde se expresan derechos y obligaciones. Era un contrato en el que el pueblo, antes y después del mismo, era soberano y superior. Por esto, la superioridad otorgada a los pueblos por el principio de soberanía popular legitimaba que rompieran el pacto contraído con el gobernante si incumplía lo acordado. Motines, asonadas, rebeliones y revoluciones constituyen la mejor expresión de esa manera de entender los vínculos entre gobernantes y gobernados[111].

Al menos esta idea la encontramos expresada en varias oportunidades como sustento del descontento político y como justificación de levantamientos contra los gobernantes o algunas de sus medidas. Desde 1814, cuando denunciaba la dominación española como un gobierno ilegítimo por no contar con un consenso social y por solo apoyarse en la fuerza y la arbitrariedad, Juan Fernández de Sotomayor, obispo de Cartagena, llamó a la resistencia y al levantamiento en los siguientes términos: "Los conquistados aspiran como el que ha sido robado pueden y deben recobrar sus derechos luego que se vean libres de la fuerza, o puedan oponerle otra superior [...] Resistirlos en cumplimiento de la ley natural que faculta a todo hombre para oponer la fuerza a la fuerza con el interés de conservar la vida, la libertad y la propiedad individual [...]"[112].

Al ser expresiones de contradicciones entre localidades y provincias contra el gobierno central, los promotores de muchas de guerras civiles tuvieron que acudir al argumento de

la ilegitimidad del gobierno y el derecho de los pueblos para justificar los pronunciamientos bélicos. Juan Madiedo, presidente de la Sociedad de Veteranos Defensores de la Libertad, creada en Cartagena en 1831, en carta a Francisco de P. Santander se refirió en los siguientes términos a las razones que llevaron al levantamiento contra el gobierno de Domingo Caycedo: "La administración vacilante del señor Caycedo ha hecho males infinitos, y el mayor de ellos ha sido el de neutralizar el espíritu público e impedir *los resultados felices de una revolución simultánea de los pueblos a favor de sus derechos* [...] Era necesario mover a estos hombres apáticos y se requería emplear los cáusticos para curar la enfermedad"[113]. Pocos años después, en 1840, el proclamado presidente del Estado de Cartagena durante la Guerra de los Supremos dijo que "El gobierno que había consentido la invasión extranjera, el gobierno que había vendido el territorio a un extraño, no debía ni podía obedecerse por un pueblo libre"[114].

En 1861 Felipe S. Paz, Secretario General del Estado de Bolívar justificó el levantamiento armado liberal contra el gobierno conservador de Mariano Ospina R. en los siguientes términos: "Desde que el expresidente Ospina violó fundamentalmente la Constitución federal y se hizo jefe de partido, *perdió el derecho a la obediencia legítima de la autoridad* [...]"[115]. Según el informe del Presidente del Estado de Bolívar, los sediciosos que en 1866 se tomaron a Barranquilla, asesinaron al alcalde y depusieron a las autoridades legítimas, justificaron sus acciones porque querían procurar "[...] el bien de la población y deponer a las autoridades por haberse conducido de tal manera que habían producido un descontento general [...] Sin duda [creyó el promotor del levantamiento] [...] que *dichas autoridades habían roto sus títulos de legitimidad y resolvió separarlas de sus puestos oficiales* [...]"[116]. En 1869 hombres armados depusieron al alcalde del distrito de Manatí, provincia de Sabanalarga, por la pretensión de cobrar derecho de pastaje

a los ganados de personas de los distritos vecinos que los tuvieran en los terrenos de aquel distrito. Cuando el gobernador de la provincia restableció al alcalde en su cargo la protesta creció con el argumento de "que el Gobernador estaba en el caso de nombrarles otro alcalde a su gusto porque *el pueblo era soberano*"[117]. El gobernador de la provincia concluía: "[...] *se encuentra roto el vínculo que debe ligar al gobernante con el gobernado*"[118].

La crisis económica de Cartagena se hizo evidente durante los años de 1860 y 1870. Durante ese tiempo escasez de productos agrícolas debido a sequías o por intensas lluvias e inundaciones, plagas de langostas, caída de las exportaciones colombianas a partir de 1875 e incremento de los impuestos[119]. Todo esto restringió la demanda de trabajo, disparó el costo de vida, y en consecuencia generó el malestar social. En abril de 1870 sectores de artesanos que seguían identificándose como seguidores de Juan José Nieto intentaron amotinarse. El gobernador de la provincia informaba que, "Después de la tentativa de rebelión de Abril, la capital ha continuado en completa alarma; alarma, señor, que se ha extendido por todos los distritos de la Provincia y que como todas las de su especie, retira los capitales del comercio, paraliza este y cuantas empresas materiales e intelectuales se tienen proyectadas o establecidas". Por este motivo fueron detenidos los artesanos Pedro Feliz, Matías Sepúlveda, Santo Lambis, Gregorio Herrera, Isidoro Paredes, Enrique Falcete, Román Luna, Miguel Maza, Lorenzo Herrera, Ignacio Sotomayor, Miguel Martínez, Juan Manuel Castro Viola y Manuel Cuentas[120]. Estos artesanos justificaron la conspiración contra el gobierno del general Ramón Santodomingo Vila en los siguientes términos:

> Nosotros defendemos los derechos populares, y el Poder, tomando los recursos que la sociedad le da para que procure su bienestar, los aplica para esclavizarlo. Encontrando en nosotros un obstáculo para lle-

var a cabo sus inicuas miras de darse un sucesor, necesario era que nos apresaran [...] el arte de gobernar consiste en regular las acciones de los hombres dirigiéndolas al bien común [...] la justicia es la que asegura las garantías de los ciudadanos [...] *una sociedad cuyos jefes y leyes no procuran ninguna ventaja a sus miembros, pierde incontestablemente sus derechos sobre ellos* [...] *un gobierno que acomete contra los derechos de la Sociedad, pierde* [...] *su título a mandarla*[121].

Seis años después, en 1876, un grupo de casi cincuenta personas, en su mayoría artesanos liberales residentes en los barrios de San Diego y Getsemaní, dirigidos por el también artesano Esteban Salcedo, en horas de la noche atacaron a prominentes conservadores con disparos y armas corto punzantes[122].

Cultura política popular a comienzos del siglo XX

Desde mediados de los años de 1870 en adelante el liberalismo colombiano empezó a manifestar agotamiento y crisis debido a influencias internacionales y nacionales. Entre las primeras resaltan la crisis del liberalismo a nivel internacional luego de la Comuna de Paris (1872), el ascenso de la doctrina positivista y la crisis económica internacional de 1875, y el viraje de las políticas económicas del liberalismo económico hacia el proteccionismo. Entre las nacionales sobresalen la crisis de modelo económico liberal, las continuas guerras civiles, el surgimiento de una nueva generación de dirigentes políticos que estaban mejor sintonizados con los cambios internacionales[123].

Estas circunstancias, que llevaron al liberalismo a la crisis y permitieron el ascenso de los regeneradores al poder, crearon condiciones para que se propugnara por modificar las relaciones entre el pueblo soberano y el principio de legitimidad del gobierno, como también las relaciones entre los estratos bajos de la población y la política. Los gobiernos del periodo de la Regeneración (1886-1899) pueden ser entendidos como un proyecto dirigido a despolitizar la cultura política popular, lo que empezó con el cierre de los espacios para la partici-

pación política de las gentes de abajo, y el férreo control de los que lograron subsistir[124]. Como se trató de un proyecto que pretendió una especie de refundación de la nación sustentado en los principios del gobierno fuerte, cerramiento de los espacios democráticos y el protagonismo que se le concedió a la iglesia, el argumento central de los opositores fue el de la necesidad de reestablecer la república democrática.

Al igual que lo sucedido con la elite de la ciudad, buena parte del artesanado de Cartagena brindó apoyo a las gestiones presidenciales de Rafael Núñez, tanto porque este era oriundo de esta ciudad como porque en el campo de la ideología le otorgó la función de ser el algodón entre los dos vidrios que metafóricamente formaban los dos polos de la sociedad para aminorar al máximo las confrontaciones sociales[125]. Los discursos sobre el proteccionismo económico, las subvenciones al establecimiento de industrias, el fortalecimiento del Estado y los contratos para reparar inmuebles públicos, fueron atractivos para la mayoría del artesanado de esta ciudad.

En consecuencia, el discurso liberal radical quedó siendo patrimonio de pequeños núcleos de profesionales, en su mayoría de extracción humilde, y de pequeñas franjas de artesanos. La guerra de los Mil Días (1899-1902) fue la que mayor impacto tuvo en el ideario político liberal, pues alrededor de las remembranzas de la conflagración, tanto de los episodios bélicos como de sus actores y de sus motivos ideológicos, se reestructuró parte del pensamiento liberal, renaciendo una especie de simbolismo doctrinario que había pasado a un segundo plano o que se mantuvo clandestino entre 1886 y 1899. Algunos núcleos de artesanos se erigieron en los principales depositarios de esa tendencia pues los recuerdos de las acciones militares en que participaron directamente o sus mayores, se mantuvieron y salían a relucir en los períodos electorales, concebidos por muchos de ellos como una especie de guerra simbólica contra el gobierno y el conservatismo.

La guerra de los Tres Años, al justificarse en nombre del restablecimiento de la república democrática, a la que se consideraba traicionada por el liberalismo independiente de Rafael Núñez y el conservatismo, estimuló percepciones del pasado entre algunos estratos de la población urbana que, como en el caso de los artesanos cartageneros, empezaron a plantear que los ideales que alentaron la independencia aún estaban por realizarse dado que gruesos sectores de la población fueron excluidos del usufructo de unos derechos muy merecidos por la alta dosis de sacrificio y sangre con que contribuyeron a la emancipación del dominio español. Otra secuela significativa de la guerra fue la renovación de la dirección liberal, surgiendo una nueva generación de dirigentes que se encargó de reorientar las estrategias del partido para poder enfrentar las nuevas realidades que trajo el siglo XX. Esto se debió a que en algunas áreas de la región el conflicto armado estimuló procesos de movilidad política y social de personas de diversos grupos sociales y provenientes de comarcas diferentes a las aledañas a las ciudades, quienes lograron desarrollar novedosas formas de protagonismo político en los espacios urbanos. Una vez desatada la guerra y afrontada la tarea por parte de los liberales de construir un ejército a partir de la nada (el que operó más como guerrillas que como ejército regular), fue plenamente posible que aparecieran nuevos factores de movilidad política los que estaban ligados a las acciones militares, a la innata capacidad de mando y a la disponibilidad de recursos para poder alistar gruesos contingentes de la población. El arrojo, la acción heroica, la capacidad de liderazgo natural sobre franjas de la población, la visión militar, la resistencia física, el don de la palabra, etc., fueron ingredientes que abrieron canales de ascenso social y político[126].

Luego, en el marco de la celebración del primer centenario del 11 de noviembre de 1811 y como producto de un desencanto de la política bipartidista, los maestros artesanos procedieron a revisar el discurso histórico republicano en un doble

sentido: resaltando la participación de los sectores populares en los principales acontecimientos del pasado regional y local, y realizando un balance crítico de lo que había representado para ellos la centuria republicana:

> Fueron los artesanos de Cartagena los que en 1811, respaldaron con la entereza del valor cívico, el reto audaz, que el 11 de noviembre [...] lanzaron insignes patricios [...] Fueron los artesanos de Cartagena, los que en 1815 prefirieron morir al pie del reductor cañón [...] antes que rendir las armas [...] Fueron los artesanos de Cartagena, los que conducidos por Bolívar triunfaron en Cúcuta; hicieron la campaña de Venezuela [...][127].

Además, la historia republicana del país la vieron como un aplazamiento de los ideales democráticos de los héroes independentistas. Se pensaba que las guerras partidistas estimularon odios y el desgaste de las energías nacionales, mientras que los ejercitantes del trabajo material permanecían apartados por instituciones excluyentes. Por eso, una de las aspiraciones que expresaron los artesanos de Cartagena fue la de ampliar la vida democrática, entendida como la ampliación del derecho de ciudadanía a todos los hombres, fortalecimiento del Congreso asignándole funciones tributarias, reglamentación del Estado de sitio, inviolabilidad del derecho de propiedad, respeto a la vida y honra de las personas, no al servicio militar impositivo, absoluta libertad de prensa, libre comercio interno, elección directa de las autoridades municipales y fortalecimiento del municipio como base de la vida político administrativa nacional[128].

Este desencanto fue expresado como un rechazo a las maneras de dirigir al país por parte de las direcciones del bipartidismo. Retomando una idea muy en boga en los inicios de la Regeneración, se acusaba a la política de ser la causa de todos los males que aquejaban a la nación y en especial de las precarias condiciones de vida da los estratos populares. Pero lo novedoso fue que esta vieja idea se acompañó con una visión

sociológica sobre quiénes eran los que sufrían en carne propia esa situación de derroche de lo mejor de las energías nacionales en enfrentamientos de banderas. Un periódico fundado en 1908 por el tipógrafo liberal Clemente López M., al respecto anotó: "El pueblo de Cartagena es víctima del infortunio [...] Cuando los poderosos gobiernan zozobran los intereses del pueblo [...] Todo tiende a favorecer a los admirados; todo se inclina para aplastar a los menesterosos"[129].

Y pocos años después en el editorial de la primera edición del periódico de la Sociedad de Artesanos de Cartagena (SAC), haciendo gala de conocer modernas teorías sociológicas, se afirmaba que las sociedades están divididas en clases acorde con el desarrollo material de las naciones, existiendo en los países "altamente civilizados" una burguesía y un proletariado dado el intenso desarrollo del capital y del trabajo. Pero para el caso de Colombia, argüía que más que un problema de polarización social por razones del progreso material, se debía a la existencia de una "burguesía política" que centralizaba el poder, limitaba la democracia, al tiempo que estaba huérfana de iniciativas en torno al progreso material y cultural nacional. Esta idea de la "explotación política" fue moneda corriente en la prensa artesanal regional de comienzos del siglo XX, acusando a los "oportunistas políticos" que utilizaban a la población en épocas electorales y una vez lograda la curul, les daban las espaldas[130].

A la par que hacía esa revisión crítica de un siglo de experiencia republicana, los trabajadores y artesanos fueron desarrollando formas organizativas autónomas y luchas más seguidas[131]. Las iniciativas en pro de la organización gremial y política de los artesanos y trabajadores provinieron desde diferentes direcciones, y cabalgaron sobre ciertas experiencias heredadas del siglo anterior. En 1906 los tipógrafos de Cartagena crearon la Sociedad Tipográfica, la que en 1908 tomó la iniciativa de crear la SAC, agremiación que perduró por varios

años[132]. A lo largo de 1909 y 1910 esa sociedad concentró sus esfuerzos en sus funciones de mutuaria, abriendo una caja de empeño de prendas, una caja de ahorros, y en la realización de actos culturales con el fin de realzar al gremio[133]. Las manifestaciones de diciembre de 1910 en protesta contra las intenciones del obispo Pedro A. Brioschi de vender varios bienes inmuebles de la iglesia a una compañía estadounidense, así como la propuesta de crear un partido obrero promovida desde Bogotá, reorientaron a la SAC hacia una actitud más independiente de las direcciones bipartidistas y del gobierno seccional[134].

En febrero de 1911 la SAC editó el periódico Voz del Pueblo, cuyo lema "Patria, Paz y Progreso", recogía el sentimiento antinorteamericano aún vivo en el país por los sucesos de la separación de Panamá en 1903. Se aspiraba a que el periódico se encargaría de organizar a los artesanos, por lo que todos los esfuerzos en este año se centraron en la organización de los trabajadores, tanto para mejorar la imagen del gremio como para presentarse en mejores condiciones en las elecciones de diputados y concejales. En este marco acogió la idea de fundar un partido de los trabajadores, la que comenzó a formar parte del ideario de algunos núcleos de artesanos e intelectuales influidos por ideas revolucionarias europeas, insistiendo aquellos en la creación de una organización que otorgara independencia a los trabajadores asalariados para discutir sus problemas. La idea fue planteada en Cartagena en diciembre de 1910 por el semanario El Comunista, publicación que estableció tres puntos programáticos: democracia política, justicia social y anticlericalismo[135]. La SAC eligió tres cabildantes municipales en 1911[136].

Notas

1 Malcolm Deas, "La presencia de la política nacional en la vida provinciana, pueblerina y rural de Colombia en el primer siglo de la República", en *Del poder y la gramática*, Tercer Mundo, Bogotá, 1992, pp. 175-197.

2 Gilberto Loaiza, *Sociabilidad, religión y política en la definición de la nación Colombia 1820-1886*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2011, pp. 51-133; Edwin Cruz, "El papel de los artesanos en la formación de lo público-político durante el siglo XIX colombiano", en Leopoldo Múnera y Nathaly Rodríguez (Editores), *Fragmentos de lo público-político Colombia siglo XIX*, Universidad Nacional/La Carreta Editores, Medellín, 2009, pp. 255-297

3 Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación. Región, raza y clase en el Caribe colombiano 1717-1810*, Banco de la República/El Áncora Editores, Bogotá, 1998, pp. 173-215; Aline Helg, *Libertad e igualdad en el Caribe colombiano 1770-1835*, EAFIT/Banco de la República, Medellín, 2011, pp. 287-409; Marixa Lasso, *Mitos de armonía racial. Raza y republicanismo durante la era de la revolución, Colombia, 1795-1831*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2013, pp. 71-150; Jorge Conde, *Buscando la nación. Ciudadanía, clase y tensión racial en el Caribe Colombiano, 1821-1855*, Universidad del Atlántico/La Carreta Editores, Medellín, 2009, pp. 179-196, 202-248, 303-341; Alfonso Fernández, *La participación de los sectores populares en la vida política de la provincia de Cartagena, C. 1821-C. 1850*, Tesis para optar al título de Doctor en Historia-Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2010, pp. 261-348; Sergio Paolo Solano, "Raza, trabajo, liberalismo y honorabilidad en Colombia durante el siglo XIX", en Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, *Infancia de la nación. Colombia en el primer siglo de la República*, Pluma de Mompox, Cartagena, 2011, pp. 23-68; Fernán González, *Poderes enfrentados. Iglesia y Estado en Colombia*, CINEP, Bogotá, 1997.

4 El catecismo político de Fernández de Sotomayor (se sustenta en teorías pactistas. Juan Fernández de Sotomayor, *Catecismo o instrucción popular por el C. Dr. Juan Fernández de Sotomayor*, Imprenta de C.B.E., Cartagena, 1820 [1814]; el de Juan José Nieto, *Deberes del hombre en sociedad*, Imprenta de Eduardo Hernández, Cartagena, 1834, pp. 1-8. BNC, fondo Pineda 3, pieza 3.) en teorías constitucionales, y otro de 1850. BBC, *Enciclopedia del Semanario de Cartagena*, Cartagena, agosto 1º de 1850) en estas y en un cristianismo de carácter social.

5 El papel del lenguaje en la organización de la conciencia de los subalternos fue expuesto por el historiador inglés Gareth Stedman Jones en sus estudios sobre el movimiento cartista de su país. Gareth Stedman Jones, *Lenguajes de clase. Estudios sobre la historia de la clase obrera inglesa (1832-1982)*, Siglo XXI Editores, Madrid, 1989, pp. 7-20. Acerca de las funciones de los antiguos y nuevos lenguajes para representarse el mundo social también ver a William Sewell Jr., *Trabajo y revolución en Francia. El lenguaje del movimiento obrero desde el Antiguo Régimen hasta 1848*, Taurus, Madrid, 1992.

6 Luz Ángela Núñez, *El obrero ilustrado. Prensa obrera y popular en Colombia 1909-1929*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2006.

7 Sergio Paolo Solano, "Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX". *Theomai*, 31, 2015: 79-105.

8 Gustavo Vargas, *Colombia 1854: Melo, Los artesanos y el socialismo*, Oveja Negra, Bogotá,1972; Carmen Escobar, *La revolución liberal y la protesta del artesanado*, Fundación Universitaria Autónoma de Colombia/Fondo Editorial Suramerica-

na, Bogotá, 1990; Sergio Guerra, *Los artesanos en la revolución latinoamericana. Colombia (1849-1854)*, Universidad Central, Bogotá, 2000.

9 Orlando Fals Borda, *El presidente Nieto*, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1981, pp. 32B-61B.

10 Francisco Ortega, "Colonia, nación y monarquía. El concepto de colonia y la cultura política de la Independencia", en Heraclio Bonilla (Editor), *La cuestión colonial*, Universidad Nacional, Bogotá, 2011, pp. 109-134.

11 A. Helg, *Libertad e igualdad en el Caribe colombiano*.

12 AGN, SC, Juicios Criminales, t.215, fs.378r., 381v., 391v., 460v.

13 Ver el proceso judicial de 1759 que enfrentó a dos familias de artesanos de Cartagena por asuntos relacionados con la limpieza de sangre. AGN, SC, Genealogías, t.1, doc.1, fs.1r.-353v.

14 Sergio Paolo Solano, "Artesanos de color y milicias en el Caribe continental hispánico. Reflexiones acerca de la cultura política de los libres de color a finales del dominio colonial", en Alcides Beretta Curi (Coordinador), *Artesanos de dos mundos: diálogos y problemas de investigación*, Universidad de la República, Montevideo, 2019, pp. 7-53; Sergio Paolo Solano, Muriel Vanegas Beltrán y Roicer Flórez Bolívar, "Sociedad, raza, educación y movilidad social: Colegio Real y Seminario Conciliar San Carlos Borromeo y Sacerdotes en Cartagena de Indias (1750-1810)". *Historia*, 53, (II), 2020: 631-660.

15 En 1770 Pablo Caballero, pintor pardo y capitán de milicias de color de Cartagena se quejaba contra la discriminación que padecía por su condición socio-racial Sergio Paolo Solano, "Artesanos, bellas artes, raza y política en Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) a finales de la Colonia", Alcides Beretta Curi (Coordinador), *Inmigración europea, artesanado y orígenes de la industria en América Latina*, Universidad de la República, Montevideo, 2016, pp. 113-142; AGN, SC, MM, t.88, doc.157, fs.904r.-909v. En 1777 los oficiales pardos de Panamá protestaron contra los malos tratos que les daban los oficiales blancos. AGN, SC, MM, t.40, doc.35, fs.668r.-687v. Igual queja elevaron en 1804 los oficiales milicianos pardos de Cartagena contra los malos tratos y la discriminación. AGN, SAA-I, GM, caja 89, carpeta 1, fs.001r.-012v. Uno de los argumentos centrales del diputado Francisco Salazar, representante del Perú en las Cortes de Cádiz, para defender la ciudadanía de los hombres libres de color era el servicio prestado a la defensa del imperio por los milicianos de color. *Colección de los discursos que pronunciaron los señores diputados de América contra el artículo 22 del proyecto de constitución ilustrados con algunas notas interesantes por los españoles pardos de esta capital*, Imprenta de los Huérfanos, Lima, 1812, pp. 38-51. BNC, fondo Quijano 133, pieza 4. Aceptando esta condición de las milicias como un vehículo para lograr el reconocimiento y la movilidad social, para el caso de las milicias de las costas de Nueva España en el golfo de México Ben Vinson III se ha preguntado si el disfrute de esas prerrogativas que los colocaba aparte del resto de la población libre de color y los conflictos escenificados al interior de esa institución militar, tuvieron consecuencias en el desarrollo de una conciencia racial entre los milicianos. Ben Vinson III, "Los milicianos pardos y la construcción de la raza en el México colonial". *Signos Históricos*, 2, (4), 2000: 87-106.

16 A. Múnera, *El fracaso de la nación*, pp. 173-215.

17 Alfonso Múnera, *Fronteras imaginadas*, Planeta, Bogotá, 2005, pp. 153-174; Aline Helg, "De castas a pardos. Pureté de sang et egalité contitutionnelle dans le processus independantiste de la Colombie Caraibe", en Véronique Hébrard y

Geneviève Verdo (Editores), *Las independencias hispanoamericanas: Un objeto de historia*, Casa de Velásquez, Madrid, 2013, pp. 181-196; Sergio Paolo Solano, Pedro Romero, el artesano: trabajo, raza y diferenciación social en Cartagena de Indias a finales del dominio colonial". *Historia Crítica*, 61, 2016: 151-170; "Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo", 79-115; Muriel Laurent, "Las redes de Remigio Márquez. Las relaciones interpersonales de un pardo en la primera república cartagenera y en la Gran Colombia", en José Polo y Rafael Acevedo (Editores), *Sociedad, política y cultura en Colombia siglos XVIII-XIX*, Universidad de Cartagena/La Carreta Editores, Medellín, 2015, pp.123-152.

18 *Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias: dieron principio el 24 de setiembre de 1810 y terminaron el 20 de setiembre de 1813*, vol. 1, Imprenta de J. A. García, Madrid, 1870, pp. 5-7.

19 *Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias*, vol.1, pp. 167-173, 327-354, 377-410, 419-435, 459-466, 477-481.

20 *Acta de Independencia de la Provincia de Cartagena*, 1811.

21 *Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias*, vol.3, pp. 1769-1803; Jairo Gutiérrez y Armando Martínez (Editores) *La visión del Nuevo Reino de Granada en las Cortes de Cádiz (1810-1813)*, Academia Colombiana de Historia/Universidad Industrial de Santander, Bogotá, 2008, pp. 33-182; *Proyecto de Constitución política de la monarquía española presentado a las cortes Generales y extraordinarias por su comisión de Constitución*, Imprenta Real, Cádiz, 1811, p. 28; *Constitución política de la monarquía Española promulgada en Cádiz a 19 de marzo de 1812*, Madrid, Grabada por José María de Santiago [1822], pp. 11-12.

22 BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, enero 7, 14, 28, julio 22 de 1811.

23 *Oficio de los Diputados en las Cortes de la América*, Imprenta del Real Consulado, Cartagena, 1810 (reimpresión); José Toribio Medina, *La imprenta en Cartagena de Indias*, Imprenta. Elzeviriana, Santiago de Chile, 1904, pp.54-55.

24 *Proyecto de Constitución política de la monarquía española*, 1811

25 Antonio José Ayos, *Relación de las muy ilustres providencias que se han dado por el M.I.C. de Cartagena de Indias [...]*, Imprenta del Consulado de Comercio, Cartagena, 1810, pp. 21-22. BNC, fondo Caro, 2310, pieza 11.

26 BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, octubre 15 de 1810.

27 AGN, SAA I-17, Historia, leg.11, fs.352r.-355v. Era contemporánea y al mismo tiempo más radical que la que se había hecho en Caracas por iniciativa de Juan Germán Roscio, la que estableció una ciudadanía basada en el vecindario y/o en la propiedad Carole Curiel Leal, "El Reglamento de Roscio y las elecciones de 1810: una convocatoria a la igualdad". *Argos*, 30, (59), 2013: 137-157. Pero en el mencionado artículo de José Fernández de Madrid que defendía la ciudadanía para los vecinos pobres, terminó reconociendo que era una medida momentánea y que después (de 1816 en adelante) debería establecerse una ciudadanía basada en la condición de vecino poseedor de una determinada cantidad de dinero representada en bienes. BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, noviembre 12 de 1810.

28 BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, octubre 22 de 1810.

29 BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, enero 20, abril 15 de 1811.

30 BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, enero 28 de 1811.

31 *Colección de los discursos que pronunciaron los señores diputados de América.*

32 *Notas interesantes*, Imprenta del C. Diego Espinosa, Cartagena, 1813, p.10, BNC, fondo Quijano, 151, pieza 18.

33 "Artículo 1.° El Juez local de cada parroquia citará el día anterior al señalado para las elecciones, a todos los vecinos del Distrito de la parroquia, blancos, indios, mestizos, mulatos, zambos y negros, con tal que sean padres de familia, o tengan casa poblada y que vivan de su trabajo (pues sólo los vagos, los que hayan cometido algún delito que induzca infamia, los que estén en actual servidumbre asalariados y los esclavos serán excluidos de ellas) [...]". Manuel E. Corrales, *Efemérides y Anales del Estado de Bolívar*, tomo II, Casa Editora de J. J. Pérez, Bogotá, 1889, p. 48. En el artículo 2° del Título 9° la Constitución de 1812 mantuvo iguales criterios. *Constitución Política del Estado de Cartagena de Indias*, 1812, p. 48.

34 Jairo Gutiérrez y Armando Martínez (Editores), *La visión del Nuevo Reino de Granada en las Cortes de Cádiz (1810-1813)*, p. 128.

35 *Ibid.* p. 48.

36 Fueron más usuales las referencias a los indígenas a los que el imaginario criollo y americanista de esos años los asociaba con un sistema de dominación colonial nocivo, y uno de los puntos iniciales que abrió las puertas a los discursos sobre temas socio-raciales fue la exaltación del indio como fundamento del americanismo. Carl Langebaek, *Los Herederos del Pasado. Indígenas y pensamiento criollo en Colombia y Venezuela*, tomo 1, Universidad de los Andes, Bogotá, 2009; Rebeca Earle, "La iconografía de la Independencia en Cartagena y la Nueva Granada", en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores), *Cartagena de Indias en la Independencia*, Banco de la República, Cartagena, 2011, pp. 261-598; BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, julio 29 de 1811.

37 A. Helg, *Libertad e igualdad*, pp. 242-255.

38 José María García de Toledo, *Defensa de mi conducta pública y privada contra las calumnias de los autores de la conmoción del once y doce del presente mes*, Imprenta del Consulado de Comercio, Cartagena, 1811, pp. 3-5. BNC, fondo Pineda 193, pieza 1.

39 "Carta de Agustín a José Gregorio conteniendo su opinión sobre la instalación del Congreso, comparando la situación de Cartagena con la de Cundinamarca e informando sobre el arribo de emigrados venezolanos, septiembre 10 de 1812", en Isidro Vanegas (Compilador), *Dos vidas, una revolución. Epistolario de José Gregorio y Agustín Gutiérrez Moreno (1808-1816)*, Universidad del Rosario, Bogotá, 2011, [1812], p. 380. Cursivas nuestras.

40 *Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias*, vol.3, 1870, pp. 1769-1803.

41 BBC, *El Argos Americano*, Cartagena, octubre 22 y noviembre 5 de 1810.

42 Sergio Paolo Solano, "Repensando la configuración socio-racial del Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII: Pardos, mulatos, cuarterones y quinterones". *Aguaita*, 25, 2013: 39-59; "Pedro Romero, el artesano", 151-170; "Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo", 79-115.

43 Marimón, 1886 [1815], p.178

44 J. M. García de Toledo, *Defensa de mi conducta pública y privada.*

45 *El honor vindicado y brevísima exposición de los motivos que han obligado al pueblo de Cartagena a rechazar el nombramiento de gobernador del señor García Toledo*, Cartagena de Indias, Imp. del Gobierno, 1815. BNC, fondo Pineda 166, pieza 12; "Alegato del Doctor García de Toledo" en Roberto Arrázola, *Los Mártires responden*, Editores Hernández, Cartagena,1816 [1973], pp. 17, 21-22.

46 Marixa Lasso, "Race, war and Nation in Caribbean Gran Colombia, Cartagena, 1810-1832". *The American Historical Review*, 111, (2), 2006: 336-361; *Mitos de ar-*

monía racial, pp. 129-150; A. Helg, *Libertad e igualdad*, pp. 343-409; J. Conde, Buscando la nación, pp. 179-196.

47 AGN, Sección República (SR), fondo Peticiones y Solicitudes, leg.6, fs.200r.-201v. Sobre Muñoz ver A. Helg, *Libertad e igualdad*, pp. 215, 223, 229, 263.

48 Muriel Laurent, *Contrabando, poder y color en los albores de la República: Nueva Granada 1822-1824*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2014; M. Lasso, *Mitos de armonía racial*, pp. 103-108.

49 Aline Helg, "El general José Padilla e su laberinto: Cartagena en el decenio de 1820", en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores), *Cartagena de Indias en el siglo XIX*, Banco de la República/Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 2002, pp. 3-29; De castas a pardos", pp. 181-196.

50 "Todo el mundo sabe la clase [parda] a que ella pertenece [se refería a su compañera], y el deseo de vejar y degradar a esta clase han sido las únicas intenciones del padre de familia [autor de un líbelo en el que se acusaba a Padilla de vivir en concubinato]". AGN, SR, Archivo José Manuel Restrepo, fondo XI, caja 88, vol.170, fs.125-126. Negrillas nuestras y cursivas en el original.

51 O. Fals Borda, *El presidente Nieto*, pp. 62B-76B, 90B-97B, 117B-135B; A. Fernández, *La participación de los sectores populares*, pp. 261-348.

52 AGN, SR, fondo Ministerio del Interior y de Relaciones Exteriores (MIRE), leg.64-1, f.17r.

53 AGN, SR, MIRE, leg.64-1, f.99r.

54 AGN, SR, MIRE, leg.64-1, f.102r.

55 AGN, SR, Gobernación de Cartagena, leg.42, f.5r. Cursivas en el original.

56 AGN, SR, MIRE, leg.64-1, fs.326r.-350v.

57 *El tribuno de pueblo*, Imprenta E. Hernández, Cartagena, 1836, BNC, fondo Pineda, 803, folio 700. Cursivas en el original.

58 Edwin Monsalvo y Jorge Conde, "La conspiración como arma política. El plan sedicioso del 14 de agosto de 1833 en Cartagena". *Revista Complutense de Historia de América*, 37, 2011: 73-92; "De rebeldes a sediciosos. Cultura política en la Nueva Granada en la primera mitad del siglo XIX". *Memorias*, 8, (15), 2011: 197-227.

59 M. Lasso, *Mitos de armonía racial*, pp. 129-150.

60 J. J. Nieto, *Deberes del hombre en sociedad*, pp. 1-8

61 BBC, *Enciclopedia del Semanario de Cartagena*, Cartagena, agosto 1° de 1850.

62 James Sanders, "Ciudadanos de un Pueblo Libre": liberalismo popular y raza en el suroccidente de Colombia en el siglo XIX". *Historia Crítica*, 38, 2009: 173-203; Margarita Pacheco, *La fiesta liberal en Cali*, Universidad del Valle, Cali, 1992, pp. 127-161.

63 Bernabé Malpica, *Da, pero escucha*, Imprenta de Ruiz, Cartagena, 1840, BNC, Pineda 466, pieza 164, Cursivas en el original.

64 B. Malpica, *Da, pero escucha*. Cursivas en el original. Es posible que este líbelo haya sido escrito por algún enemigo prominente de Juan José Nieto y que lo haya firmado B. Malpica. Pero, de todos modos, permite ver el ambiente en el que se desarrollaba el ascenso político del dirigente liberal.

65 William Sowell, *Artesanos y política en Bogotá*, Pensamiento Crítico, Bogotá, 2006, pp.158-171; Francisco Gutiérrez, *Curso y discurso del movimiento plebeyo 1849-1854*, Universidad Nacional/El Áncora Editores, Bogotá, 1995; "La literatura plebeya y el debate alrededor de la propiedad en la Nueva Granada, 1849-1854", en Hilda Sábato (Coordinadora), *Ciudadanía política y formación de las naciones*, COLMEX/FCE, México, 1999, pp. 181-200.

66 BBC, *El Sufragante*, Cartagena, diciembre 21 de 1848.
67 BBC, *El Sufragante*, Cartagena, diciembre 28 de 1848.
68 Solano Sergio Paolo, “La novela Yngermina de Juan José Nieto y el mundo racial del Bolívar Grande en el siglo XIX”. *Revista de Estudios Sociales*, 31, 2008: 34-47; “Tributo, fenotipo y genealogía. Indígenas y nación en el Caribe colombiano durante el siglo XIX”. *Revista Complutense de Historia de América*, 38, 2012: 103-127; Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, “Indígenas, mestizajes y poder en el Bolívar Grande (Colombia) en el siglo XIX”. *Indiana*, 26, 2009: 267-295.
69 Sergio Paolo Solano, Roicer Flórez Bolívar y Muriel Vanegas Beltrán, “La multiplicación de los espejos. Raza, región y nación en el Caribe colombiano en el siglo XIX”, en Luis Castro Castro (Coordinador, *Independencias, república y espacios regionales. América Latina en el siglo XIX*, Iberoamericana/Vervüert, Madrid, 2022.
70 BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, noviembre 17 de 1861.
71 BBC, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, abril 10 de 1865. Cursivas nuestras.
72 BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, agosto 28 de 1870.
73 BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, septiembre 3 de 1877.
74 “Documentos oficiales sobre los grandes crímenes cometidos por los facciosos”, BBC, *Década Miscelánea de Cartagena*, Cartagena, enero 19, 29, febrero 9, 19, 28, marzo 9, 19 y 29 de 1815.
75 Interpretaciones divergentes sobre el temor a la pardocracia en: Jorge Conde, “Ciudadanos de color y Revolución de Independencia o el itinerario de la pardocracia en el Caribe colombiano”. *Historia Caribe*, 14, 2009: 109-137; y Marixa Lasso, “Race war and nation in Caribbean Gran Colombia, Cartagena, 1810-1832”. *American Historical Review*, 111, (2), 1996: 353-359; Edwin Monsalvo, “La igualdad: entre la retórica republicana y la distinción racial. Cartagena de Indias 1810-1830”. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 15, (1), 2010: 28-29.
76 Sobre los temores en distintas partes del país por el ascenso liberal ver: Sobre los temores de las elites a mediados del siglo XIX ver: Margarita Pacheco, *La fiesta liberal en Cali*; Margarita Garrido, “Convocando al pueblo, temiendo a la plebe”. *Historia y Espacio*, 14, 1991: 79-97; Fernán González, “El mito antijacobino como clave de la lectura de la Revolución Francesa”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 16-17, 1988-1989: 95-113.
77 José Eusebio Caro, *Epistolario*, Editorial ABC, Bogotá, 1953, pp. 295-296, 305-306, 411 y 432-436. “Triunfantes los hombres que componen la parte ignorante i criminal de la sociedad, no respetarán ni la relijion, ni las leyes; romperán el libro santo de nuestras instituciones; violarán los derechos mas sagrados de los ciudadanos; dilapidarán las rentas; anularán i desacreditarán a los hombres próvidos e ilustrados, que serán oprimidos, vejados i perseguidos; ya en las cárceles, ya en los presidios, ya en los destierros, ya haciéndolos perecer en ominosos patíbulos…”. “La república en manos de los colorados”, BBC, *El Cólera*, Santa Marta, enero 13 de 1850.
78 María T. Ripoll, *La elite de Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2006.
79 José E. Caro, *Epistolario*, Ministerio de Educación, Bogotá, 1954, pp. 295-296, 411, 305-306 y 432-436; También ver Manuel María Madiedo, *Ideas fundamentales de los partidos políticos de la Nueva Granada*, Imprenta de “El Núcleo Libe-

ral", Bogotá, 1859. BNC, fondo Pineda 308, pieza 6. También ver BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, enero 22 y 29 de 1843, y varios artículos de prensa que escribió Joaquín F. Vélez por los años 1860 y 1870 contra esa relación político-social en *Corona fúnebre de Joaquín F. Vélez*, Tipografía de Fortanet, Madrid, 1908. Sobre los temores en distintas partes del país por el ascenso liberal ver: Fernán González, "El mito antijacobino como clave de la lectura de la Revolución Francesa". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 16-17, 1988-1989: 95-113; Margarita Garrido, "Convocando al pueblo, temiendo a la plebe". *Historia y Espacio*, (14), 1991: 79-97; M. Pacheco, *La fiesta liberal en Cali*.

80 Jaime Jaramillo Uribe, "La influencia de los románticos franceses y de la Revolución de 1848 en el pensamiento político colombiano del siglo XIX", en *La personalidad histórica de Colombia*, El Áncora Editores, Bogotá, 1997, pp. 162-190; Mario Aguilera y Renán Vega, *Ideal democrático y revuelta popular*, Instituto Sindical María Cano, Bogotá, 1991, pp. 97-148; M. Pacheco, *La fiesta liberal en Cali*, pp. 127-161; F. Gutiérrez, *Curso y discurso del movimiento plebeyo*; "La literatura plebeya y el debate alrededor de la propiedad", pp. 181-200.

81 O. Fals Borda, *El presidente Nieto*, pp. 163B-181B.

82 BBC, *La Democracia*, Cartagena, abril 10 y 20 de 1849.

83 BLAA, *El Artesano*, Cartagena, febrero 1 de 1850. Cursivas en el original. Acerca del papel de los artesanos en la construcción de una esfera de lo público ver E. Cruz, "El papel de los artesanos en la formación de lo público-político", pp. 255-297.

84 Lino de León, *El buen tono*, Imprenta Hanrich, Barcelona, 1898; BBC, *El Porvenir*, Cartagena, junio 29 y septiembre 14 de 1879; enero 6 de 1884; BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, abril 16 de 1894 y marzo 15 de 1898; BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, Julio 26 octubre 18 de 1877, y enero 21 de 1878. También ver los códigos de policía de Bolívar que intentaban regular las conductas colectivas: *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875*, Imprenta de A. Araujo, Cartagena, 1876; *Leyes expedidas por la Asamblea legislativa del Estado Soberano de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1880*, Imprenta A. Araujo, Cartagena, 1881; *Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1890*, Tipografía A. Araujo L., Cartagena 1891; BBC, *Registro de Bolívar*, Cartagena, noviembre 28 y diciembre 29 de 1892; febrero 6 de 1893; *Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1894*, Tipografía Araujo L., Cartagena, 1895.

85 J. Conde, *Buscando la nación*, pp. 44-45.

86 BBC, *La Democracia*, Cartagena, febrero 26 y marzo 13 de 1851; BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, abril 7 de 1849, enero 13 y febrero 17 de 1850.

87 BBC, *La Democracia*, Cartagena, febrero 26, marzo 13, junio 8 septiembre 14, octubre 5 de 1851.

88 BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, abril 7 de 1849. Roicer Flórez Bolívar y Sergio Paolo Solano, "Educando al buen ciudadano: el papel de las guardias nacionales en la provincia de Cartagena, Colombia, 1832-1857". *Anuario de Estudios Americanos*, 67, (2), 2010: 605-633

89 BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, enero 13 y febrero 17 de 1850.

90 BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, abril 7 de 1849.

91 BLAA, *El Artesano*, Cartagena, marzo 17 de 1850.

92 BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, abril 7 de 1849.

93 *Vindicación que presenta a sus conciudadanos el Dr. José Araujo*, Imprenta La Democracia, Cartagena, 1854, pp. 4-5. BNC, fondo Vergara 288, pieza 18.

94 BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, septiembre 19 de 1869. Cursivas nuestras.

95 Adriana Viviel, *Difusión de las normas de urbanidad en Cartagena: entre discursos y realidades: 1870-1890*, Tesis para optar al título de Historiadora, Universidad de Cartagena, Cartagena, 2001.

96 Juan Coronel, *Un peregrino*, Dirección de Educación Pública de Bolívar, Cartagena, 1947 [1894], pp. 8-9.

97 S. P. Solano, Raza, "Trabajo, liberalismo y honorabilidad en Colombia", pp. 23-68.

98 Sergio Paolo Solano, "Oficios, economía de mercado, hábitos de consumo y diferenciación social. El artesanado en Colombia, 1850-1930", en Sonia Pérez (Editora), *Trabajo, trabajadores y participación popular. Estudios sobre México, Guatemala, Colombia, Perú y Chile, siglos XVIII y XIX*, Anthropos/UAM, Barcelona/México, 2012, pp. 113-144.

99 BNC, *El Anotador*, Barranquilla, mayo 2 y 4 de 1893; BNC, *Diario de la Tarde*, Barranquilla, abril 27 y mayo 1° de 1893; BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893.

100 José del C. Alarcón, *Compendio de historia del Departamento del Magdalena desde 1525 hasta 1895*, El Voto Nacional, Bogotá, 1962 [1895], p. 269.

101 "Un abuso", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, noviembre 24 de 1893.

102 Los de Francisco Martín, Amador, del Castillo, Ucrós, Gutiérrez de Piñeres, Rodríguez Torices, Canabal, Narváez, Pombo, Maciá, Posada Gutiérrez, Zubiría, Cavero, López Tagle. Ver: María T. Ripoll, *La elite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2006, pp. 101-125. También ver: Jorge Restrepo y Manuel Rodríguez, "La actividad comercial en Cartagena y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX". *Estudios Sociales*, 1, 1986: 46-101.

103 Otros sectores hicieron una lectura desde la perspectiva de los enfrentamientos de clases, en la que se nota la influencia de los acontecimientos revolucionarios europeos de 1848 y la literatura romántica. Ver: Jaime Jaramillo, "La influencia de los románticos franceses y de la Revolución de 1848 en el pensamiento político colombiano del siglo XIX", en *La personalidad histórica de Colombia*, Bogotá, El Áncora Eds., 1997, pp. 162-190; Mario Aguilera y Renán Vega, *Ideal democrático y revuelta popular*, ISMAC, Bogotá, 1991, pp. 97-148; Renán Vega, "Liberalismo económico y artesanado en la Colombia decimonónica". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 22, 1990: 47-66; M. Pacheco, *La fiesta liberal en Cali*, pp. 127-161; Francisco Gutiérrez, *Curso y discurso del movimiento plebeyo 1849-1854*, Universidad Nacional/El Áncora Editores, Bogotá, 1995; "La literatura plebeya y el debate alrededor de la propiedad en la Nueva Granada, 1849-1854", en Hilda Sábato (Coordinadora), *Ciudadanía política y formación de las naciones*, COLMEX/FCE, México, 1999, pp. 181-200.

104 "Editorial", BBC, *La Democracia*, Cartagena, febrero 26 de 1851; "No oficial. Protección al pueblo" y "Una mirada hacia atrás", BBC, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, abril 7 de 1849, enero 13 y febrero 17 de 1850. "Donde no hay riqueza no puede haber sabiduría", BBC, *La Democracia*, Cartagena, marzo 13 de 1851. Sobre la importancia del lenguaje social en la estructuración de la conciencia de los trabajadores ingleses ver: Gareth Stedman Jones, *Lenguajes de*

clase: estudios sobre la historia de la clase obrera inglesa (1832-1982), Siglo Veintiuno Editores, Madrid, 1989.

105 "Informe del gobernador de la provincia de Cartagena sobre la marcha de la administración en ella", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, septiembre 19 de 1869. La segunda mitad de los años 1860 asistió a enfrentamientos sociales y políticos que alcanzaron su primera cima en los intentos de rebelión en abril de 1870 de los cartageneros seguidores de Juan José Nieto, quienes, activos en política aún después del derrocamiento y el fallecimiento de aquél, continuamente habían mostrado su descontento. "Representación de unos detenidos", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, octubre 2 de 1870; "Documentos relativos a la última tentativa de rebelión contra el gobierno del Estado", BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, septiembre 18 de 1870.

106 "La huelga" y "Editorial La huelga", BNC, *El Anotador*, Barranquilla, mayo 2 y 4 de 1893; "La huelga", BBC, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. "Editorial", BNC, *Diario de la Tarde*, Barranquilla, abril 27 y mayo 1º de 1893. Miguel Goenaga, *Lecturas locales*, Barranquilla, Tip. Goenaga, 1952, p. 90. Habían aprendido a calcular la situación económica (época de mayor flujo de carga y descontento generalizado por el costo de vida) y política (enfrentamiento entre sectores de las elites), para desarrollar sus protestas. Se trató del reconocimiento de lo que John Womack jr. ha llamado "la posición estratégica". *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, COLMEX/FCE, México, 2007, pp. 15-77.

107 J. Fernández de Sotomayor, *Catecismo o instrucción popular*, p. 6.

108 En el análisis que se hacía en un periódico de Cartagena sobre la democracia entendida como de carácter representativo que permitía al pueblo delegar la labor de mandar en sus representantes y que acudía a canales institucionales para entablar sus demandas. BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 1 de 1849.

109 José María Samper, *Apuntamientos para la historia de la Nueva Granada desde 1810 hasta la administración del 7 de marzo*, Imprenta del Neogranadino, Bogotá, 1853, pp. 323-324.

110 Sobre los delitos de rebelión, sedición, motín y asonada ver *Código penal del Estado Soberano de Bolívar*, Imprenta de Ruiz e Hijo, Cartagena, 1862, pp. 37-40.

111 En esta parte seguimos muy de cerca los argumentos de Sonia Alda Mejías, "La resistencia de los pueblos a la tiranía en Centroamérica (siglo XIX)". *Mesoamérica*, 47, 2005: 47-79; Alicia Hernández, *La tradición republicana del buen gobierno*, COLMEX/FCE, México, 1993; María T. Calderón y Clément Thibaud, *La majestad de los pueblos en la Nueva Granada y Venezuela 1780-1832*, Universidad Externado de Colombia/IFEA/Taurus, Bogotá, 2010.

112 J. Fernández de Sotomayor, *Catecismo o instrucción popular*, p. 5.

113 Roberto Cortázar, (Compilador), *Correspondencia dirigida al General Santander*, vol. III, Banco de Bogotá/Banco de Colombia/Banco Comercial Antioqueño/Banco Popular, Bogotá, 1966, p. 123, cursivas nuestras; José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, Tipografía Mogollón, Cartagena, 1912, pp. 621-626; M. E. Corrales, *Efemérides y Anales del Estado de Bolívar*, pp. 411-429.

114 Juan Antonio Gutiérrez de Piñeres, *Estado Soberano de Cartagena, jefatura superior, cuartel general en Cartagena a 2 de diciembre de 1840*, Imprenta de E. Hernández, Cartagena, 1840, BNC, fondo Pineda, 470

115 BBC, *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar*, Cartagena, mayo 5, marzo 4 y septiembre 9 de 1861. Cursivas nuestras.

116 BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, mayo 15 y septiembre 1° de 1867. Cursivas nuestras.

117 BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, septiembre 5 de 1869. Cursivas nuestras.

118 *Informe que presenta el presidente del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Lejislativa en sus sesiones ordinarias de 1869*, Tipografía Ruiz e Hijo, Cartagena,1869, pp. 49-51. Cursivas nuestras.

119 Roicer Flórez Bolívar, "'Entre nosotros se considera más vivo el que burla mejor las leyes fiscales': prácticas ilegales y sistema tributario en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886". *moreSociedad y Economía*, 23, 2012: pp.141-166.

120 BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, octubre 2 de 1870.

121 BBC, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, octubre 2 de 1870. Cursivas nuestras.

122 BBC, *Diario de Bolívar*, Cartagena, diciembre 27 de 1876, y enero 4 de 1877; BBC, *El Porvenir*, Cartagena, junio 29 de 1879.

123 Sergio Paolo Solano, "Intelectuales y política a finales del siglo XIX en la región Caribe colombiana", en *IV Seminario Internacional de Estudios del Caribe. Memorias*, Universidad de Cartagena/Universidad del Atlántico, Cartagena/Barranquilla, 1999, pp. 167-180; Luis Troncoso, "Crisis y renovación del liberalismo cartagenero". *El Taller de la Historia* 1, (1), 2009: 115-140; Greis Verbel, "Elites y redes de poder en torno al proyecto regenerados. Cartagena 1874-1892", *El Taller de la Historia*, 3, (3), 2011: 41-62.

124 Leopoldo Múnera y Edwin Cruz Rodríguez (Editores) *La Regeneración revisitada. Pluriverso y hegemonía en la construcción del Estado Nación en Colombia*, Universidad Nacional/La Carreta Editores, Medellín, 2011.

125 Rafael Núñez, *La reforma política*, Universidad de Cartagena, Cartagena, 1994, pp. 178 y 237; S. P. Solano, "Oficios, economía de mercado, hábitos de consumo y diferenciación social", p. 136.

126 En el liberalismo resaltaron los casos de los generales Joaquín Mercado Robles, el "Negro" Paredes y otros más, quienes a pesar de sus humildes procedencias, sobresalieron por los factores señalados, logrando resaltar en la vida política local y provincial. AHC, *El Grito de la Democracia*, Cartagena, marzo 20 de 1910; AHC, *El Liberal*, Cartagena, enero 12 de 1919

127 AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, marzo 3 de 1911.

128 AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, abril 21 y mayo 6 de 1911; AHC, *Penitente*, Cartagena, septiembre 11 de 1910.

129 AHC, *Penitente*, Cartagena, junio 23 de 1909.

130 AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, febrero 3 y 18, marzo 3 de 1911; AHC, *Penitente*, Cartagena, junio 26 de 1910 y octubre 14 de 1911.

131 AHC, *Penitente*, Cartagena, septiembre 7 de 1909; AHC, *La Culebra*, Cartagena, septiembre 9 de 1909.

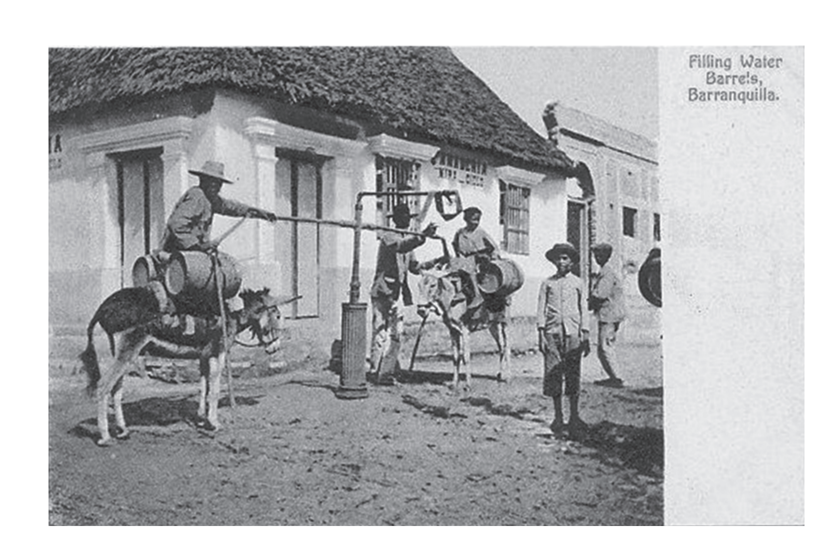
132 BBC, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 11 de 1907; AHC, *Penitente*, Cartagena, septiembre 6 de 1908, enero 24 y mayo 30 de 1909.

133 AHC, *Voz del Pueblo*, Cartagena, febrero 3 y 18 de 1911.

134 AHC, *El Caribe*, Cartagena, diciembre 17 y 31 de 1910; AHC, *Penitente*, Cartagena, diciembre 18 de 1910.

135 BNC, *El Comunista*, Cartagena, diciembre 14 de 1910.

136 AHC, *El Mosquito*, Cartagena, enero 13 de 1912


Filling Water
Barrels,
Barranquilla.

Conclusiones

Entre 1850 y 1930 se fortalecieron las formas de trabajo asalariado en los principales centros portuarios urbanos del Caribe colombiano, mientras que en una especie de relación inversa decayeron las diferentes formas de vida precapitalistas en distintas comarcas de la región. Vistas en una dimensión temporal prolongada las relaciones semi-serviles se vieron afectadas desde la segunda mitad del siglo XVIII con el estancamiento y la decadencia de la esclavitud urbana, la crisis social que desató la guerra de independencia y con la vida política durante los decenios y luego con su abolición de la esclavitud[1]. Pese a que durante el siglo XIX sectores de las autoridades y de las elites se interesaron en mantener las relaciones socio-laborales serviles, mediante figuras socio-jurídicas como el concertaje forzoso[2], el crecimiento de las formas de trabajo libre y asalariado fue una tendencia irreversible. También se vieron afectadas las formas de vida y de trabajo independientes y por fuera del control de las autoridades y de las elites, las que se habían desarrollado gracias a la baja densidad demográfica y a la disposición de recursos naturales públicos. Durante mucho tiempo esas formas de vida y de trabajo autónomas se mantuvieron paralelas al desarrollo de formas económicas capitalistas, aunque en algunas veces solía, sectores de esas comunidades solían verse inmiscuido en el trabajo asalariado. De ahí la constante queja contra la indisciplina laboral, la irresponsabilidad del boga y del jornalero y contra la vagancia que aparece en la prensa, en los documentos oficiales y en los informes de viajeros.

Las formas económicas capitalistas se desarrollaron en las principales ciudades de la región y en algunas áreas puntuales del mundo rural, y pese a que tuvieron que afrontar la escasez de mano de obra, esta comenzó a superarse en la medida en

que se amplió e intensificó la frontera agropecuaria por parte de los empresarios y colonos, en algunas ocasiones llevada a cabo a expensas de comunidades campesinas y de colonos pobres que se vieron privados de los recursos que les permitían vivir por fuera de los circuitos mercantiles de la economía regional costeña. La economía ganadera extensiva como actividad empresarial conllevó a la apropiación y cercamiento de las tierras, expulsándolos o reduciéndolos a una de las múltiples formas de subordinación de la mano de obra, sometiendo a los pequeños ganaderos sin tierras, y expulsando a la mano de obra que excedía las necesidades de las empresas ganaderas. En este sentido, si se le compara con la economía cafetera del occidente colombiano, o con las economías de haciendas capitalistas que producían para el mercado interno, la economía ganadera costeña tenía una débil capacidad para absorber gruesos contingentes de mano de obra, generando lo que algunos han llamado un desempleo estructural.

Durante buena parte del periodo estudiado el mundo laboral urbano estuvo dominado por los artesanos y peones. En su mayoría con sus pequeños talleres, ocupando a pocos oficiales y aprendices, con clientelas reducidas, la participación en política les abrió a algunos la posibilidad de acceder a contratos oficiales, o para desempeñar cargos públicos y militares, lo que les permitió compensar las restricciones económicas de sus labores. En el caso de Cartagena su mejor época estaba en el pasado, cuando laboraban para los sistemas defensivos coloniales. La república les trajo restricciones económicas. Los de Barranquilla vivieron una situación inversa en la medida en que esta ciudad portuaria creció durante los años que estudiamos, y con ello se incrementaron los oficios manuales. Esta ciudad pasó, de ser una pequeña población, a convertirse a partir de los años de 1870 en adelante, en la principal ciudad de la costa Caribe, y con un crecimiento del trabajo asalariado moderno debido a su condición de principal puerto colom-

biano y de epicentro de las empresas de navegación fluvial y del ferrocarril. Cartagena pasó de ser el principal puerto colonial y con un desarrollo significativo del trabajo asalariado, a convertirse en una lánguida ciudad que vio desaparecer esas concentraciones de trabajadores las que se reemplazaron por talleres artesanales con escasa mano de obra.

Para finales del siglo XIX ambas ciudades crecieron gracias a la consolidación del transporte marítimo y fluvial y de los ferrocarriles, y luego con el surgimiento de establecimientos manufactureros y fabriles. En esos sectores de la economía aparecieron las formas más significativas del trabajo asalariado moderno. Movilización de carga en los puertos, tripulaciones de barcos marítimos y fluviales, operarios de ferrocarriles, y talleres para la construcción, reparación y mantenimiento de esos medios modernos de locomoción, demandaron de forma creciente gruesos contingentes de trabajadores especializados y no capacitados. La marinería marítima y fluvial fue la primera en contar con una legislación laboral moderna[3]. Sin embargo, la herencia artesanal en las formas de ejercer y organizar los oficios continuó predominando entre algunos sectores de trabajadores.

Durante los años de escasa oferta laboral, el mercado de trabajo no especializado estuvo dominado por los trabajadores que eventualmente ofrecían sus servicios a las empresas portuarias. Organizados en cuadrilla, esta tuvo una diversidad de origen y desempeñó funciones que estuvieron más allá del transporte de carga, propia de medios laborales precarios en tecnologías para adelantar trabajos en extensiones espaciales dilatadas o que requerían de la coordinación de los trabajadores. Su historia va de una organización autónoma en ciertos oficios a la integración en las empresas. En efecto, cuando esporádicamente se activaba la movilización de carga en los puertos los braceros de los puertos ofrecían sus servicios organizados en cuadrillas. Sobre esta realidad las autoridades

portuarias regularon el movimiento de carga, y los empresarios también la acogieron para suplir la ausencia de tecnología mecánica moderna para la movilización de la carga y para racionalizar las operaciones en el puerto. Pero cuando la movilización de la carga se hizo creciente, y cuando aumentó la afluencia de trabajadores a los puertos en búsqueda de colocación, los empresarios y los capitanes de los vapores buscaron la forma de organizar las labores mediante la delegación de responsabilidades a ciertas personas de confianza. Fue cuando del seno de la cuadrilla salieron intermediarios con las empresas, los que con el tiempo se transformaron en contratistas. Estos pudieron desarticular y articular las cuadrillas a su antojo mediante la introducción de un principio de competencia entre los trabajadores. Pero una vez enganchados, las cuadrillas podían estabilizarse nuevamente mediante la eficiencia en la prestación de sus servicios. El precio pudo haber sido muy alto para las formas de solidaridad cotidianas, hasta que la situación por las condiciones de vida se hacía insoportable y nuevamente se reacomodaban al calor de los conflictos con los empresarios y las autoridades. La organización de sociedades gremiales mutuarias (Barranquilla: 1915; Cartagena: 1920) fue una respuesta a esta situación, las que se establecieron como norte terminar con el sistema de contratistas y lograr la contratación directa por parte de las empresas. En parte la incipiente legislación laboral ayudó a la organización y a colocó a los trabajadores en mejores condiciones para demandar mejoras. Los conflictos laborales de la segunda mitad de los años 1920 y el ascenso del liberalismo al poder a partir de 1930, dieron el golpe de gracia al sistema de contratistas y llevaron a que las empresas establecieran la contratación directa. Sin embargo, esta estuvo mediada por los sindicatos los que agruparon a todo el personal ocupado o desocupado de un oficio y los organizaron en cuadrillas y así proveían a las empresas de mano de obra. Esta forma de organización laboral

desempeñó una función clave en el desarrollo de la protesta social de los trabajadores, pues les permitió planificarla sobre la base de unas responsabilidades delegadas en grupos, lo que dio mucha efectividad a las huelgas.

Sectores de trabajadores que padecían las representaciones y prácticas sociales despectivas debido a la condición socio-racial y al ejercicio de oficios manuales, se esforzaron para recomponer sus identidades y las imágenes que proyectaban. Se esforzaron en construir un estilo de vida en el que el honor y la proyección de una imagen social respetable eran la piedra angular. En los orígenes de ese estilo de vida se encuentran dos motivaciones. Por una parte, las condiciones impuestas por el mestizaje al reacomodo del orden social de la segunda mitad del siglo XVIII, en especial a la valoración social positiva de las personas y familias gracias a la construcción de una vida meritoria, tanto personal como familiar, a punta de esfuerzos, sacrificios y la proyección social de una conducta aceptada y valorada por los demás. Al esforzarse por adscribirle al trabajo y a la ciudadanía connotaciones virtuosas sectores de trabajadores que padecían las representaciones y prácticas sociales despectivas debido a la condición racial y los trabajos que ejercían, los convirtieron en escenarios de enfrentamientos en el que se dirimió la suerte de la economía del honor, la que, hasta cierto punto, se redistribuyó entre todos los sectores de la sociedad. En consecuencia, al lado de la tradicional prestancia social determinada por la raza, los abolengos y los orígenes familiares, paulatinamente fue surgiendo otra, la determinada por el autoesfuerzo, por los méritos y el reconocimiento social logrados gracias a la práctica de unas virtudes que el conjunto social consideraba como dignas y honorables.

Y para ello redireccionaron las formas de leer la sociedad Las distintas coyunturas políticas, las acciones y las aspiraciones de los subalternos indican que se transitó de un lenguaje político que hacía alusión a la condición racial empleado

en las primeras décadas de la república, a un lenguaje político-social durante la segunda mitad del siglo XIX, y luego a un lenguaje que engloba factores raciales, sociales y de reflexión sobre la nación a comienzos del siglo XX. Creemos que subrayar la presencia de estos lenguajes es fundamental dado que por la manía del "ídolo de los orígenes" que lleva a buscar el exacto punto de partida, los historiadores tienden a olvidar que no existe una secuencia lineal ni creciente en las formas como los subalternos se representaron al mundo, y que muchas veces esas representaciones transitan por caminos de avances, retrocesos, invisibilizaciones, etc. También olvidan que es necesario "[...] investigar los conflictos políticos y sociales del pasado en el medio de la limitación conceptual de su época y en la autocomprensión del uso del lenguaje que hicieron las partes interesadas en el pasado"[4]. Entonces, el que se emplearan determinadas formas de comprensión de lo social no deben ser pasadas por alto dado que constituían las diversas formas de representarse la sociedad.

Ahora bien, no cabe duda que los subalternos asumieron como propia la aspiración a la igualdad mediante una ciudadanía plena, lo que unido a las confrontaciones sociales expresadas por medio de la política permite observar la existencia de una especie de liberalismo de corte popular, el que se consolidó a comienzos del siglo XX[5]. Se trató de una corriente que en buena medida se vio favorecida por el hecho de que el comportamiento de la dirigencia del partido liberal no fue homogéneo en sus relaciones con los estratos bajos[6]. De la misma manera suscitaban pugnas de facciones las actitudes ante la movilización, organización y el ascenso político de los estratos bajos de la población, algunos elementos de la doctrina liberal y frente al conservatismo y la iglesia.

Este liberalismo quedó como patrimonio político y social de artesanos y otros sectores de las capas medias de Cartagena, identificación debida a que estos sectores hallaron en

el discurso liberal, tanto en su forma doctrinaria como por medio de la simbología, las acciones que lo movilizaban, los mitos igualitarios que construía y los canales de movilidad social que abrió, la satisfacción de sus expectativas, como a una actitud reactiva frente a una elite identificada con el conservatismo. Avanzado el siglo XX un prominente liberal cartagenero reconocía este hecho social al señalar que "El doctor Bossa es una figura muy clara del liberalismo. Espigó en una época en que en Cartagena escaseaban los liberales de posición social, y en que ser liberal casi equivalía a ser negro y plebeyo"[7].

La mencionada ligazón entre negro y mulato y militancia liberal fue también significativa durante los años a que hacemos alusión, pues dirigentes de esta colectividad como Lascario Barboza (médico mulato de origen humilde), Eduardo Miranda Fuentes (médico negro), Justiniano Martínez Cueto (médico mulato), Manuel F. Obregón y Manuel Lengua (médicos mulatos momposinos), Santiago Caballero Leclerc (médico mulato), y muchos más, descollaron más en las filas de su partido.

Notas

1 Hermes Tovar, *El oscuro camino de la libertad. Los esclavos en Colombia, 1821-1851*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2009; Dolcey Romero, Rosario Márquez y Manuel García, *Manumisión y abolición de la esclavitud en el Caribe Colombiano 1812-1852*, Universidad Simón Bolívar, Barranquilla, 2018; Sergio Paolo Solano, Muriel Vanegas Beltrán y Dianis Hernández, "Labores y vida urbana de los esclavos de particulares y del rey en Cartagena de Indias, 1750-1810". *El Taller de la Historia*, 13, (1), 2021: 25-58.

2 Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, "Política y trabajo. Debates sobre las normas jurídicas y las relaciones laborales de servidumbre en el Bolívar Grande (Colombia) en el siglo XIX". *Revista de Estudios Sociales*, 35, 2013: 16-28.

3 "Código de Comercio", BNC, *Diario Oficial*, Nº 2.032, Bogotá, septiembre 15 de 1870.

4 Reinhart Koselleck, *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Paidós, Barcelona, 1993, p. 111.

5 James Sanders, *Contentious republicans: popular politics, race and clase in nineentenh-century Colombia*, Duke University Press, Durham, 2004, pp. 18-57; David Sowell, *Artesanos y política en Bogotá*, Ediciones Pensamiento Crítico/Círculo de Lectura Alternativa, Bogotá, 2006, pp. 158-171; W. John Green, *Gaitanismo, liberalismo de izquierda y movilización popular*, EAFIT/Banco de la Re-

pública, Bogotá, 2013, pp. 48-59, 199-254, 329-381; Muriel Vanegas Beltrán, "El liberalismo popular y obrero en Cartagena de Indias (Colombia), 1850-1920", en Sonia Pérez Toledo (Coordinadora), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, UAMI, México, 202, pp. 433-482.

6 Alfonso Romero Aguirre, dirigente liberal de origen popular de la Cartagena de comienzos del siglo XX, en 1938 señaló que a mediados del siglo anterior su partido estuvo sometido a luchas faccionales entre los seguidores de Juan J. Nieto y los de Ramón Santodomingo Vila y los hermanos Manuel y Antonio González Carazo, luego entre los liberales independientes dirigidos por Rafael Núñez y los radicales encabezados por Pedro Blanco Soto, Vicente García y Francisco de P. Manotas. Años después entre la fracción dirigida por este último y la de Pedro Laza Grau, y para comienzos del siglo XX entre el grupo de Antonio Regino Blanco (seguidor de Rafael Uribe Uribe) y el de Simón Bossa Pereira (muy ligado a Benjamín Herrera y a la Unión Republicana). *Confesiones de un aprendiz de estadista*, Tipografía El Mercurio, Cartagena, 1938, pp. 69-74

7 A. Romero Aguirre, *Confesiones de un aprendiz de estadista*, p. 72.


EL ARCA DE NOE.
Barranquilla. Caño del Mercado
Flohr, Price & Co., Barranquilla.

Fuentes y bibliografia

Archivos

Archivo General de la Nación, Sección Colonia (AGN, SC): fondos: Abastos; Aduanas; Aduanas-Cartas; Alcabalas; Archivos; Cabildos; Censos Redimibles-Censos Antioquia-Tolima; Censos Varios Departamentos (CVD); Colegios; Cruzadas; Curas y Obispos; Diezmos; Genealogías; Historia Civil; Juicios Criminales; Lazaretos; Milicias y Marina (MM); Miscelánea; Monedas; Policía; Real Audiencia-Cundinamarca; Virreyes.

AGN, Sección Archivos Anexos-I (SAA-I), fondos: Estadística; Guerra y Marina (GM); Historia; SAA-II, fondo Administración de Tabacos.

AGN, Sección Colecciones, Enrique Ortega Ricaurte, Serie Censos de Poblaciones.

AGN, Sección Mapas y Planos, fondo Mapoteca 7.

AGN, Sección República (SR), fondos: Relaciones Exteriores (MIRE); Gobernaciones, Gobernación de Cartagena; Secretaría de Guerra y Marina.

AGN, Archivo José Manuel Restrepo, fondo XI; Comisaría de Guerra; Serie Hacienda Pública, Presupuestos Nacionales.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Estado y Despacho de Guerra.

Archivo Histórico Nacional de Madrid, Códices, leg.689, Cedulario de Indias.

Archivo Histórico del Departamento del Atlántico-Colección Prensa (AHDA), Fondo prensa:

Acción Social, Barranquilla, 1921; *Atlántico. Gaceta del Departamento*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1912; *Civilización*, Barranquilla, 1926; *Diario del Comercio*, Barranquilla, 1922, 1923, 1925, 1926, 1927, 1931; *El Comercio*, Barranquilla, 1916; *El Día*, Barranquilla, 1916, 1919, 1929; *El Liberal*, Barranquilla, 1910; *El Liberal*, Barranquilla, 1921; *El País*, Barranquilla, 1916; *El Nuevo Diario*, Barranquilla, 1914, 1920, 1921; *El Porvenir*, Barranquilla, 1929; *El Progreso*, Barranquilla, 1906, 1911, 1912, 1914; *El Pueblo*, Barranquilla, 1910; *El Siglo*, Barranquilla, 1908; *La Prensa*, 1928, 1929, 1931, 1932, 1933, 1936, 1938, 1941; *La Nación*, Barranquilla, 1916, 1917, 1920; *La Sanción*, Barranquilla, 1919; *Liga de Comercio*

de Barranquilla, 1937; *Revista de la Cámara de Comercio*, 1924; *Rigoletto*, Barranquilla, 1910, 1915.

AHDA, Sección 1, Notarías Libros de 1823; 1828; 1909; 1914; 1916; 1918; 1921; 1922; 1923; 1924; 1925; 1926.

Archivo del Concejo Municipal de Barranquilla (ACMB): Libro de 1843, Actas. Cabildo parroquial; Libro de 1843. Actas; Libro de 1844, Correspondencia; Libro de 1845, Oficios; Libro de 1846, Varios; Libro de 1847. Industria y Comercio; Libro de 1847. Cuentas; Libro de 1847, Minutas; Libro de 1848. Varios; Libro de 1849, Varios; Libro de 1850, Varios; Libro de 1850, Comisiones; Libro de 1866. Censo; Libro de 1866, Informes; Libro de 1886, Comisiones; Libro de 1886, Cuentas; Libro de 1891, Acuerdos; Libro de 1897, Proyectos; Libro de 1913, Acuerdos; Libro de 1921, Acuerdos; Libro de 1922, Acuerdos; Libro de 1924, Acuerdos.

Archivo Histórico de Cartagena, Colección de Prensa, (AHC), fondo prensa: *Diario de la Costa*, Cartagena, 1919; *Eco Sinuano*, Montería, 1915; *El Anotador*, Barranquilla, 1893; *El Autonomista*, Cartagena, 1912; *El Caribe*, Cartagena, 1910; *El Censor*, Cartagena, 1919; *El Demócrata*, Magangué, 1920; *El Grito de la Democracia*, Cartagena, 1910; *El Liberal*, Cartagena, 1919; *El Mercurio*, Cartagena, 1927; *El Mosquito*, Cartagena, 1912; *El Nuevo Mundo*, Cartagena, 1912; *El Porvenir*, Barranquilla, 1929; *El Tipógrafo*, 1, 1919; *La Causa Social*, Cartagena, 1919; *La Culebra*, Cartagena, 1909; *La Idea*, Cartagena 1920; *La Tribuna*, Cartagena, 1915; *La Unión Comercial*, Cartagena, 1915, 1916; *Penitente*, Cartagena, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912; *Pluma Libre*, Cartagena, 1919; *Rasgos*, Magangué, 1913; *Voz del Pueblo*, Cartagena, 1911.

AHC, *Sección Manuscritos*, "Censo de población del distrito de la Catedral. enero 20 de 1851"; "Censo de población de la 1ª sección del Distrito de Cartagena... barrio de La Catedral... enero de 1875".

Biblioteca Bartolomé Calvo-Colección de Prensa Microfilmada (BBC): *Correo Semanal*, Cartagena 1831; *Década Miscelánea de Cartagena*, Cartagena, 1814, 1815; *Diario de Bolívar*, Cartagena, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887; *Diario de la Costa*, Cartagena, 1919; *El Argos Americano*, Cartagena, 1810, 1811; *El Artesano*, Cartagena, 1850; *El Cólera*, Santa Marta, 1850; *El Heraldo Popular*, Cartagena, 1838; *El Porvenir*, Cartagena, 1849; *El Porvenir*, Cartagena, 1879, 1882, 1884, 1890, 1893, 1894, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912,

1913, 1917, 1919, 1920, 1924, 1928, 1929; *El Sufragante*, Cartagena, 1848; *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 1867, 1869, 1870, 1872; *Gaceta de Cartagena de Indias*, Cartagena, 1813; *Gaceta Mercantil*, Santa Marta, 1847; *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar*, Cartagena, 1856, 1857, 1858, 1860, 1861; *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1870; *La Democracia*, Cartagena, 1849, 1850, 1851; *Registro de Bolívar*, Cartagena, 1886, 1892, 1893, 1894, 1897, 1898, 1899, 1907; *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, 1839, 1842, 1843, 1847, 1848, 1849, 1850.

Biblioteca Luís Ángel Arango-Colección de Prensa Microfilmada (BLAA): *La Industria*, Bogotá 1889; *El Labrador i Artesano*, Bogotá, 1838; *Neogranadino*, Bogotá, 1849.

Biblioteca Nacional de Colombia (BNC): *Diario de la Tarde*, Barranquilla, 1893; *Diario Oficial*, Bogotá, 1870, 1876, 1879, 1881, 1907, 1908, 1917, 1923, 1933, 1935: *El Anotador*, Barranquilla, 1893; *El Bolivarense*, Cartagena, 1889; *El Comunista*, Cartagena, 1910; *El Promotor*, Barranquilla, 1875, 1882, 1888; *El Tiempo*, Bogotá, 1933; *La América*, Bogotá, 1848; *La Industria*, Bogotá, 1888; *La Regeneración de Sabanilla*, Barranquilla, 1852; *Semana*, Bogotá, 1948.

Memorias de viajes

Andrè, Edoard, "La extravagante máquina llamada Simón Bolívar", en Aníbal Noguera (ed.), *Crónica grande del río de la Magdalena*, tomo 2, Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1980, pp. 149-155.

Argüedas, Alcides, *La danza de las sombras*, Banco de la República, Bogotá, 1983.

Cané, Miguel, *En viaje*, Editorial Universitaria, Buenos Aires, 1968, p. 250 (1a ed.: 1884).

Cané, Miguel, *Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia*, Procultura, Bogotá, 1992.

Cuninnghame Grahan, Robert, Cartagena y las riberas del Sinú, Gobernación de Córdoba, Montería, 1968.

Gutiérrez, Rufino, *Monografías*, tomo II, Biblioteca de Historia Nacional, Bogotá, 1921.

Hettner, Alfred, "En busca de los Andes", en Aníbal Noguera (Editor), *Crónica grande del río de la Magdalena*, tomo 2, Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1980.

Hettner, Alfred, *Viaje por los Andes colombianos (1882-1884)*, Banco de la República, Bogotá, 1976.

Holton, Isaac, *La Nueva Granada. Veinte meses en los Andes*, Banco de la República, Bogotá, 1981 [1857].
Juan, Jorge y Ulloa, Antonio de, *Relación histórica de un viaje a la América Meridional*, tomo primero, Imprenta de Antonio Marín, Madrid, 1748.
Julián, Antonio, *La perla de América*, Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, Bogotá, 1951.
Nascimento, Ayres, "Por el Magdalena abajo", BNC, *El Tiempo. Lecturas Dominicales*, Bogotá, junio 19 de 1927.
Noguera, Aníbal (Editor), *Crónica grande del río de la Magdalena*, 2 vols., Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1980.
O'Drasil, *De Bogotá a Barranquilla en tren, mula y a bordo del vapor Francisco Montoya, y estadía en esa ciudad por ocho meses 1893*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1994.
Peña, Pedro A., "Pasajeros del Santander", en Aníbal Noguera (Editor), *Crónica grande del río de la Magdalena*, tomo 2, Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1980.
Reclus, Eliseo, *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Cartagena, Gobernación de Bolívar, 1935.
Rothlisberger, Ernest, *El dorado*, Banco de la República, Bogotá, 1963.
Santa Gertrudis, Fray Juan de, *Maravillas de la naturaleza*, tomo 1, Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá, 1956.
Striffler, Louis, *El río San Jorge*, Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y San Jorge/Fundación Universitaria Luis Amigó, Montería, 2008 [1882].
Striffler, Louis, *El río Sinú*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 1922 [1875].

Legislación e informes oficiales

Acta de Independencia de la Provincia de Cartagena, 1811.
Álbum de Cartagena de Indias. 1533-1933, Cartagena, 1933.
"Alegato del Doctor García de Toledo" en Roberto Arrázola, *Los Mártires responden*, Ediciones Hernández. Cartagena, 1816 [1973].
Anguiano, Manuel de, "Descripción geográfica, militar y política de la ciudad de Cartagena de Indias", en Servicio Geográfico del Ejército (España), Depósito de la Guerra, Archivo de Planos, Estante J, Tabla 5, Cartera 2ª, Sección A, N°7, 1805.
Angulo, Juan B. y Garavito, Miguel A., *Legislación marítima y fluvial*, Antena, Bogotá, 1942.

Anuario estadístico de los Estados Unidos de Colombia, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1875.

Anuario de estadística general. Vol. XXX. Año de 1929, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1931.

Anuario de estadística general. Vol. XXXI. Año de 1930, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1932.

Anuario de estadística general. Año de 1929, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1931.

Anuario de estadística general. Año de 1930, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1932.

Anuario de estadística general. Vol. XXXIII. Año de 1934, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1934.

Anuario estadístico de 1915, Ministerio de Hacienda, Bogotá, 1917.

Anuario estadístico de 1916-1917, Ministerio de Hacienda, Bogotá, 1920.

Anuario estadístico. 1925, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1927.

Anuario estadístico. Vol. X. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925.

Anuario estadístico de Colombia. 1923, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925.

Anuario estadístico de Colombia. 1924, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1927.

Anuario estadístico. Años de 1924-1926, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925.

Anuario estadístico. 1925, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1927.

Anuario estadístico. Año de 1927, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1928.

Anuario estadístico. Vol. X. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1925.

Anuario general de estadística. 1928, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1930.

Anuario general de estadística 1935, Departamento de Contraloría, Bogotá, 1936.

Ayos, Antonio José, *Relación de las muy ilustres providencias que se han dado por el M.I.C. de Cartagena de Indias [...]*, Imprenta del Consulado de Comercio, Cartagena, 1810. BNC, fondo Caro, 2310, pieza 11.

"Bando de policía de Cartagena". *Boletín Histórico*, 14, 1967 [1828]: 207-226.

Bell, P. L., *Colombia manual Comercial e industrial. Departamento de Comercio Oficina de Comercio Exterior y Doméstico Estados Unidos de América 1921*, Banco de la República, Bogotá, 2011.

Blanco, José A., Gerlein, Julio E. y Samuel, Hollopeter, "Los problemas de Barranquilla y sus soluciones", en Don Ramiro. *Mis entrevistas*, Barranquilla, 1928, pp. 445-480.

Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar 1890, 1, 1891.

Boletín de Estadística Departamental de Bolívar, 4 1928.

Boletín Municipal de Estadística (BME), 1, 1930; 9 1932; 11 1933; 15, 1934; 17 1934; 19, 1935; 1936; 82, 1941; 85 1941; 145, 1946.

Calvo Rafael (Compilador), *Código de policía*, Imprenta Departamental, Cartagena, 1938.

Caro José Eusebio, *Epistolario*, Editorial ABC, Bogotá, 1953.

"Carta de Agustín a José Gregorio conteniendo su opinión sobre la instalación del Congreso, comparando la situación de Cartagena con la de Cundinamarca e informando sobre el arribo de emigrados venezolanos, septiembre 10 de 1812", en Isidro Vanegas (Compilador), *Dos vidas, una revolución. Epistolario de José Gregorio y Agustín Gutiérrez Moreno (1808-1816)*, Universidad del Rosario, Bogotá, 2011, [1812], p. 380.

Carta pastoral del Ilustrísimo Sr. Dn. Pedro Adán Brioschi al pueblo y clero de la Diócesis de Cartagena, Tipografía Salesiana, Bogotá, 1898.

Censo general de la República 1938. Bolívar, Contraloría General de la República, Bogotá, 1940.

Censo general de población 1938. Tomo II Atlántico, Contraloría General de la República, Bogotá, 1940.

Codificación Nacional, *tomo II 1826 y 1827*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1926.

Codificación Nacional, tomo V 1833, 1834 y 1835, Imprenta Nacional, Bogotá, 1925.

Codificación Nacional, tomo VI, 1836 y 1837, Imprenta Nacional, Bogotá, 1925.

Codificación Nacional, tomo VIII, 1838, 1839 y 1840, Imprenta Nacional, Bogotá, 1926.

Codificación Nacional, tomo IX, 1841-1843, Imprenta Nacional, Bogotá, 1927.

Codificación Nacional, tomo X. Año de 1842, Imprenta Nacional, Bogotá,1927.
Codificación Nacional, tomo XI, 1844 y 1845, Imprenta Nacional, Bogotá,1928.
Codificación Nacional, tomo XII, 1847, Imprenta Nacional, Bogotá,1928.
Codificación Nacional, tomo XIII, 1848 y 1849, Imprenta Nacional, Bogotá, 1928.
Codificación Nacional, tomo XIV, 1850 y 1851, Imprenta Nacional, Bogotá, 1929.
Código de policía del departamento de Bolívar, Imprenta Departamental, Cartagena, 1930.
Código penal del Estado Soberano de Bolívar, Imprenta de Ruiz e Hijo, Cartagena, 1862.
Colección de los discursos que pronunciaron los señores diputados de América contra el artículo 22 del proyecto de constitución ilustrados con algunas notas interesantes por los españoles pardos de esta capital, Imprenta de los Huérfanos, Lima, 1812. BNC, fondo Quijano 133, pieza 4.
Colombia. Relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política de este país, tomo 2, Banco de la República, Bogotá, 1979 [1822].
Compilación de documentos referentes a los bienes del departamento y a otros asuntos del ramo de hacienda, Imprenta Departamental, Cartagena, 1969.
Constitución política de la monarquía Española promulgada en Cádiz a 19 de marzo de 1812, Madrid, Grabada por José María de Santiago. [1822].
Contraloría General de la República, *Condiciones económicas y sociales de la clase obrera en Barranquilla*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1948.
Contraloría General de la República, *Primer censo nacional de edificios*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1938.
Corona fúnebre de Joaquín F. Vélez, Establecimiento tipográfico de Fortanet, Madrid, 1908.
Coronel, Juan, *Un peregrino*, Dirección de Educación Pública de Bolívar, Cartagena, 1947 [1894].
Corrales, Manuel E. (Compilador), *Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar*, tomo IV, Imprenta de J. J. Pérez, Bogotá, 1884.

Cortázar, Roberto, (Compilador), *Correspondencia dirigida al General Santander*, vol. III, Banco de Bogotá/Banco de Colombia/ Banco Comercial Antioqueño/Banco Popular, Bogotá,1966.

Cuerpo de leyes de la República de Colombia, 1821 a 1827, Imprenta de Valentín Espinal, Caracas. 1840.

DANE, *Censo de población de 1951*. Atlántico, Imprenta Nacional, Bogotá,1952.

Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias: dieron principio el 24 de setiembre de 1810 y terminaron el 20 de setiembre de 1813, vols. 1, 2 y 3, Imprenta de J. A. García, Madrid, 1870.

Dickson, Spencer S. Mr. (Vicecónsul), "Informe sobre el estado actual del comercio cafetero en Colombia". (Bogotá, septiembre de 1903). *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 8, 1976: 101-106.

"El deber de vivir ordenadamente para obedecer al Rey". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 20, 1992 [1789]: 109-131.

El honor vindicado y brevísima exposición de los motivos que han obligado al pueblo de Cartagena a rechazar el nombramiento de gobernador del señor García Toledo, Imprenta del Gobierno, Cartagena de Indias, 1815. BNC, fondo Pineda 166, pieza 12.

El tribuno de pueblo, Imprenta E. Hernández, Cartagena, 1836, BNC, Fondo Pineda, 803, folio 700.

Enrique, Naranjo, "Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes", en *Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1917.

Estadística de la navegación fluvial. Informe del inspector del ramo en 1883, Imprenta de Los Andes, Barranquilla, 1884.

Exposición que el Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda presenta a la Convención sobre los Negocios del Departamento, año de 1831, Bogotá, 1831.

Exposición que el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina del gobierno de la República de la Nueva Granada hace, sobre los negocios de su Departamento, al Congreso en sus sesiones de 1839, Imprenta Espinosa, Bogotá, 1939.

Exposición que el Secretario de Estado en el Despacho de la Marina de la República de Colombia hace al Congreso de 1827 en los negocios de su Departamento, Imprenta de P. C., Bogotá, 1826.

Exposición que hace al Congreso constitucional de la Nueva Granada en 1834, el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, sobre los negocios de su Departamento, Imprenta de Espinosa, Bogotá, 1834.

Exposición que hace al gobierno constitucional de la Nueva Granada, el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, Imprenta de B. Espinosa, Bogotá, 1834.

Exposición que hace al Congreso de la Nueva Granada en 1833 el Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina sobre los negocios de su cargo, Imprenta de B. Espinosa, Bogotá, 1833.

Exposición que hace al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1835, el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, Imprenta de Nicomedes Lora, Bogotá, 1835.

Exposición que hace al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1836, el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, Imprenta de Nicomedes Lora, Bogotá, 1836.

Exposición que hace el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda sobre los negocios de su Departamento, al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1839, Imprenta Espinosa, Bogotá, 1939. BNC, fondo Vergara 264, pieza 2.

Exposición que hace el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda sobre los negocios de su departamento al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1841, Imprenta de José Cualla, Bogotá, 1841.

Fernández de Sotomayor, Juan, *Catecismo o instrucción popular por el C. Dr. Juan Fernández de Sotomayor*, Imprenta de C.B.E., Cartagena, 1820 [1814].

García H., Rogelio, *Prontuario*, Imprenta de El Comercio, Barranquilla, 1913.

García de Toledo, José María, *Defensa de mi conducta pública y privada contra las calumnias de los autores de la conmoción del once y doce del presente mes*, Imprenta del Consulado de Comercio, Cartagena, 1811, BNC, fondo Pineda 193, pieza 1.

Gelabert, Mariano, "Estado en que se encontró la Plaza de Cartagena de Indias a fines del año de 1815 y en el que estava a fines de 1817". *Boletín Historial*, 157, 1983: 46.

Goenaga, Miguel, Acción costeña, Barranquilla, 1926.

Grau, Eusebio, *La ciudad de Barranquilla en 1896*, La Luz, Bogotá, 1896.

"Grito de la democracia". Medellín, julio 11 de 1844, BNC, fondo Pineda 803. Pieza 703.
Gutiérrez de Piñeres, Juan Antonio, *Estado Soberano de Cartagena, jefatura superior, cuartel general en Cartagena a 2 de diciembre de 1840,* Imprenta de E. Hernández, Cartagena, 1840, BNC, fondo Pineda, 470.
Gutiérrez, Jairo y Martínez, Armando (Editores), *La visión del Nuevo Reino de Granada en las Cortes de Cádiz (1810-1813)*, Academia Colombiana de Historia/UIS, Bogotá, 2008.
"Honorables Senadores". Bogotá, mayo 5 de 1846, BNC, fondo Pineda, 470.
Informe del gobernador a la Asamblea de Bolívar de 1919, Talleres Mogollón, Cartagena, 1919.
Informe del Secretario de Gobierno al gobernador del departamento 1924, Imprenta Departamental, Cartagena, 1924.
Informe del Secretario de Guerra de la Nueva Granada al Congreso Constitucional de 1847, Imprenta de José Cualla, Bogotá,1847.
Informe general del Secretario de Hacienda al Congreso de 1845, Imprenta de José Cualla, Bogotá, 1845.
Informe del Intendente General a la Secretaría de Guerra, Imprenta de José A. Cualla, Bogotá, 1846. BNC, fondo Pineda 494, pieza 25.
Informe presentado al Congreso de la República en sus sesiones ordinarias de 1898 por el Ministro de Hacienda, Imprenta de Eduardo Espinosa Guzmán, Bogotá, 1898.
Informe que presenta el Intendente General de la Secretaría de Guerra y Marina al Secretario de Guerra, Imprenta de José A. Cualla, Bogotá, 1846. BNC, fondo Pineda 494, pieza 24.
Informe que presenta el presidente del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Lejislativa en sus sesiones ordinarias de 1869, Tipografía Ruiz e Hijo, Cartagena, 1869.
Informe que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del departamento, Impremta Departamental, Cartagena, 1925.
Pombo, José I. de, "Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Suprema Junta Provincial de la misma", en *Escritos económicos. Antonio de Narváez José Ignacio de Pombo,* Banco de la República, Bogotá, 2010 [1810] pp. 135-279.
León, Lino de, *El buen tono,* Imprenta Hanrich, Barcelona, 1898.
Leyes expedidas por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1880, Tipografía A. Araujo, Cartagena, 1881.

Leyes expedidas por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1883, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1883.

Leyes expedidas por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1884, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1884.

Libro azul de Colombia, New York, 1917.

Madiedo, Manuel María, *Ideas fundamentales de los partidos políticos de la Nueva Granada*, Imprenta de "El Núcleo Liberal", Bogotá, 1859. BNC, fondo Pineda 308, pieza 6.

Malpica, Bernabé, *Da, pero escucha*, Imprenta de Ruiz, Cartagena, 1840, BNC, Pineda 466, pieza 164.

Martínez Antonio, y Niebles, Rafael (Editores), *Directorio comercial de Barranquilla*, El Comercio, Barranquilla, 1892.

Mcausland, Tomás, "Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824", en Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles (Editores), *Directorio anuario de Barranquilla*, Imprenta El Comercio, Barranquilla, 1892, pp. 4-43.

Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Marina al primer Congreso Constitucional de Colombia en el año de 1823, Imprenta del Estado, Bogotá, 1823.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de la República para el Congreso de 1873, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1873.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de la República para el Congreso de 1875, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1875.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1878, Imprenta de Guarín, Bogotá, 1878.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1879, Imprenta a cargo de H. Andrade, Bogotá, 1879.

Memoria del Secretario de Hacienda y Fomento dirigida al Presidente de la Unión para el Congreso de 1880, Imprenta a cargo de H. Andrade, Bogotá, 1880.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1881, Imprenta a cargo de H. Andrade, Bogotá, 1881.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirijida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1882, Imprenta a cargo de H. Andrade, Bogotá, 1882.
Memoria del de Hacienda dirigida al Presidente de la Unión para el Congreso de 1883, Imprenta N. Torres, Bogotá, 1883.
Memoria del Secretario de Hacienda dirigida al Presidente de la Unión en el año de 1885, Imprenta de la Luz, Bogotá,1885.
Mensaje del Presidente Constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1883, Tipografía de E. Ruiz e Hijo, Cartagena, 1883.
Mensaje del Presidente Constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1884, Tipografía de Antonio Araujo, Cartagena, 1884.
*Mensajes, memorias e informe*s, Imprenta Departamental, Cartagena, 1919.
Ministerio de Gobierno, *Censo general de la República de Colombia, levantado el 5 de marzo de 1912*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1912.
Ministerio de Hacienda, *Informe*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1916.
Ministerio de Obras Públicas, *Documentos*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1917.
Monsalve, Diego, *Colombia Cafetera*, Barcelona, 1926.
Montoya Márquez, J., *Barranquilla y sus 300 años de existencia 1629-1929*, Litografía Barranquilla, Barranquilla, 1929.
Mosquera, Tomás C. de, *Estado general de los buques de guerra de la república, con expresión del personal y armamento de cada uno de ellos*, Bogotá, 1840.
"Movimiento del puerto de Tolú... 1922", en *Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento*, Imprenta Departamental, Barranquilla, 1922, pp. ii-xx.
Nieto, Juan José, "El ciudadano Juan José Nieto contesta", en Gustavo Bell (Compilador), *Selección de textos políticos-geográficos e históricos*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993, pp. 33-46.
Nieto, Juan José, "Bosquejo histórico de la revolución que regeneró al Estado de Bolívar", en Gustavo Bell (Compilador), *Selección de textos políticos-geográficos e históricos*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993 [1862], pp. 51-115.
Nieto, Juan José, "Geografía histórica, estadística y local de la Provincia de Cartagena, República de la nueva Granada descrita por cantones", en Gustavo Bell (Compilador), *Selección de textos po-*

líticos-geográficos e históricos, Gobernación del Departamento del Atlántico, Barrancabermeja, 1993, pp. 163-204.

Nieto, Juan José, *Deberes del hombre en sociedad,* Imprenta de Eduardo Hernández, Cartagena, 1834, pp. 1-8. BNC, fondo Pineda 3, pieza 3.

Notas interesantes, Imprenta del C. Diego Espinosa, Cartagena, 1813, p.10, BNC, fondo Quijano, 151, pieza 18.

Núñez, Rafael, *La reforma política,* Universidad de Cartagena, Cartagena, 1994.

Oficio de los Diputados en las Cortes de la América, Imprenta del Real Consulado, Cartagena, 1810 (reimpresión).

Ordenanzas expedidas por la Asamblea del Departamento de Bolívar, en sus sesiones ordinarias de 1888, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1890.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea departamental de Bolívar 1896, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1897.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1882, Tipografía de Antonio Araujo L, Cartagena, 1883.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1890, Tipografía de Antonio Araujo, Cartagena, 1891.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1894, Tipografía Araujo L., Cartagena, 1895.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la asamblea departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias y extraordinarias de 1892 y extraordinarias de 1893, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1894.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la asamblea departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias y extraordinarias de 1896, Tipografía de A. Araujo, Cartagena, 1897.

Padilla, José Prudencio. "Sumaria averiguación para aclarar asuntos de la mayor importancia para la seguridad pública, que tiene una trascendencia fatal con la subordinación y disciplina a las clases del ejército". *Revista del Archivo Histórico Nacional,* IV, (40), 1942: 263-295.

Palacio, Julio H., *Historia de mi vida,* Librería Camacho y Roldán, Bogotá, 1942.

Pombo, José I. de, "Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Suprema Junta Provincial de la misma", en *Escritos económicos. Antonio de Narváez José Ignacio de Pombo*, Banco de la República, Bogotá, 2010 [1810], pp. 223-363.

Pombo, Lino de, (Compilador), *Recopilación de leyes de la Nueva Granada*, Imprenta de Zoilo Salazar, Bogotá, 1845.

Pombo, Manuel y Guerra, José (Compiladores), *Constituciones de Colombia*, Imprenta Echeverría Hnos., Bogotá, 1892.

Posada Gutiérrez, Joaquín, *Memorias histórico-políticas*, tomos II, III, Imprenta Nacional, Bogotá, 1929 [1863].

Proyecto de Constitución política de la monarquía española presentado a las cortes Generales y extraordinarias por su comisión de Constitución, Cádiz, Imprenta Real, 1811.

Proyecto de ley orgánica de la marina colombiana presentado a la honorable Cámara de Representantes por la Comisión de Guerra y Marina, Imprenta de la República, Bogotá, 1823.

Proyectos de ley que se someten a la sanción del Congreso, Bogotá, 1823.

Rasch Silva, Enrique, *Directorio guía comercial ilustrada de Barranquilla*, Tipografía El Conservador, Barranquilla, 1910.

Rasch Isla, Enrique, *Directorio comercial pro-Barranquilla*, Sociedad de Mejoras Públicas, Barranquilla, 1928.

Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875, Tipografia de A. Araujo, Cartagena, 1876.

Reglamento espedido por la prefectura general del Magdalena para sistematizar la cuenta y razón de artillería, mandando observar con la reforma que establece los reglamentos 1º y 2º espedidos por el gobierno español en 1807 para el servicio de esta arma en Indias y Canarias y se insertan en la parte que rigen, Imprenta por Manuel María Guerrero, Cartagena, 1829.

Reglamentos 1º y 2º del Real Cuerpo de Artillería para los dominios de Indias y Canarias, Imprenta Real, Madrid, 1808.

"Representación de la Junta Provincial de Cartagena de Indias sobre los sucesos políticos acaecidos en el Nuevo Reino de Granada, 31 de agosto de 1810", en Jairo Gutiérrez y Armando Martínez (Editores), *La visión del Nuevo Reino de Granada en las Cortes de Cádiz (1810-1813)*, Academia Colombiana de Historia/UIS, Bogotá, 2008, p. 37.

Restrepo, Pastor (comp.), *Documentos para la historia de la Universidad de Cartagena 1868*, Cartagena, s.f. (mecanografiado).

Revista del Banco de la República, 1, (3), 1928; 2, (15), 1929; 3, (32), 1930.

Revollo, Pedro, *Mis memorias*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1998.

Robles, Luís A., *Código de comercio marítimo y terrestre*, Imprenta de La Luz, Bogotá, 1899.

Samper, José María, *Apuntamientos para la historia de la Nueva Granada desde 1810 hasta la administración del 7 de marzo*, Imprenta del Neogranadino, Bogotá, 1853.

Sevilla, Rafael, *Memorias de un oficial del ejército español*, Editorial América, Madrid, 1916 [1877].

Uribe, José Antonio, *Código de comercio marítimo y terrestre*, R. Decker, Berlín,1907.

Urueta, José P., *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva de la capital del Estado Soberano de Bolívar, en los Estados Unidos de Colombia*, Tipografía de Donaldo Grau, Cartagena, 1886.

Urueta, José P. y Gutiérrez de Piñeres, Eduardo, *Cartagena y sus cercanías*, Tipografía Mogollón, Cartagena, 1912.

Valiente, Francisco, *Cartagena ilustrada*, Talleres Mogollón, Cartagena, 1910.

Vindicación que presenta a sus conciudadanos el Dr. José Araujo, Imprenta La Democracia, Bogotá, 1854, pp. 4-5. BNC, fondo Vergara 288, pieza 18.

Historiografía

Teoría e historiografía general

Arendt, Hannah, *La condición humana*, Paidós, Barcelona, 2003.
Aymard, Maurice, "Para una historia de la alimentación: algunas observaciones de método", en Enriqueta Quiroz (Compiladora), *Consumo e historia. Una antología*, Instituto Mora, México, 2009, pp. 259-279.
Ayuso, María y Arata, Nicolás, "De artesanos a trabajadores: dos estudios sobre la regulación de los saberes del trabajo". *Educao Unisinos*, 13, (3), 2009: 211-219.
Bourdieu, Pierre, *El sentido práctico*, Editorial Taurus, Madrid,1991.
Bourdieu, Pierre, *Razones prácticas*, Anagrama, Barcelona,1997.
Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo siglos XV-XVIII*, tomo 2, Alianza Editorial, Madrid, 1989.
Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. tomo 1. Las estructuras de lo cotidiano*, Alianza Editorial, Madrid, 1984.
Burke, Peter, *La cultura popular en la Europa moderna*, Alianza Editorial, Madrid, 1991.
Canales, Esteban, "Industrialización y condiciones de la vida en Inglaterra notas sobre una larga polémica". *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 14, 1994: 171-196.
Caulfield, Sueann, Chambers, Sarah and Putnam, Lara (Editores), "Introduction: transformations in honor, status and law over the long nineteenth century", in *Honor, status and law in modern Latin America*, Duke University, Durham, 2005, pp. 1-24.
Diz, Juan C. y Duque, Fernando, "La construcción naval: las instalaciones en tierra", en *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985, pp. 105-115.
Dyer, Christopher, "La historia de los niveles de vida en Inglaterra, 1200-1800. Problemas y enfoques". *Historia Agraria: Revista de Agricultura e Historia Rural*, 16, 1998: 101-117.
Elias, Norbert, "Ensayo teórico sobre las relaciones entre establecidos y marginados", en *La civilización de los padres y otros ensayos*, Universidad Nacional/Grupo Editorial Norma, Bogotá, 1998, pp. 79-138.
Elias, Norbert, *La sociedad cortesana*, FCE, México, 1996.
Escamilla, Julio, *Fundamentos semiolingüísticos de la actividad discursiva*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1998.

Escudero, Antonio, "Volviendo a un viejo debate: el nivel de vida de la clase obrera británica durante la Revolución Industrial". *Revista de Historia Industrial*, 21, 2002: 13-60.

Flandrin, Jean Louis y Montanari, Massimo (Editores), *Historia de la alimentación*, Trea, Madrid, 2004.

Flandrin, Jean Louis, "Historia de la alimentación: por una ampliación de las perspectivas". *Manuscrits*, 6, 1987: 7-30.

Grez, Sergio, "Escribir la historia de los sectores populares. ¿Con o sin la política incluida?". *Política*, 44, 2005: 17-31.

Hobsbawm, Eric y Scott, Joan, "Zapateros políticos" en Eric Hobsbawm, *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*, Crítica, Barcelona, 1987, pp. 144-184.

Hobsbawm, Eric, "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias", en *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*, Crítica, Barcelona, 1979, pp. 215-243.

Hobsbawm, Eric, "Valores victorianos", en *Gente poco corriente*, Crítica, Barcelona, 1999, pp. 91-111.

Hobsbawm, Eric, *El mundo del trabajo*, Crítica, Barcelona, 1987.

Hobsbawm, Eric, *Trabajadores. estudios de historia de la clase obrera*, Crítica, Barcelona, 1979.

Jackson, Gordon, "The british port system, c. 1850-1913", en Agustín Guimerá y Dolores Romero (Editores), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, CSIC, Madrid, 1996, pp. 77-97.

Jones, Gareth Stedman, *Lenguajes de clase: estudios sobre la historia de la clase obrera inglesa (1832-1982)*, Siglo Veintiuno Editores, Madrid, 1989.

Jones, Gareth Stedman, *Outcast London. A study relationship between classes in Victorian society*, Oxford University Press, Oxford, 1971.

Koselleck, Reinhart, *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Paidós, Barcelona, 1993.

Labrousse, Ernest, *Fluctuaciones económicas e historia social*, Tecnos, Madrid, 1962.

Langebaek, Carl, "Historia y arqueología. Encuentros y desencuentros". *Historia Crítica*, 27, 2005: 111-124.

Le Goff, Jacques, *El orden de la memoria. El tiempo como imaginario*, Paidós, Barcelona, 1992.

Mateo, José y Nieto, Agustín (Compiladores), *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, 2009.

Montanari, Massimo, *El hambre y la abundancia. Historia y cultura de la alimentación en Europa*, Crítica, Barcelona, 1993.

Mousnier, Roland, *Las jerarquías sociales*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 1972.

Nisbet, Robert, *Historia de la idea del progreso*, Gedisa, Barcelona, 1996.

Pearson, Michael, "Littoral Society: The concept and the problems". *Journal of World History*,17, (4), 2006: 353-373.

Peristany, Jean G. (Compilador), *El concepto del honor en la sociedad mediterránea*, Labor, Barcelona, 1968.

Phillips, Gordon and Whiteside, Noel, *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970*, Clarendon Press, Oxford, 1985.

Pitt-Rivers, Julián y Peristany, Jean G. (Editores), *Honor y gracia*, Alianza Editorial, Madrid, 1993.

Pitt-Rivers, Julián, *Antropología del honor o política de los sexos Ensayos de antropología mediterránea*, Crítica, Barcelona, 1979.

Rojas-Mix, Miguel, *La plaza como instrumento de dominación colonial*, Muchnik, Barcelona, 1978.

Romero, Luís Alberto, "Los sectores populares urbanos como sujetos históricos". *Proposiciones*, 19, 1990.

Rudé, George, *Revuelta popular y conciencia de clase*, Crítica, Barcelona, 1981.

Sennett, Richard, *El artesano*, Anagrama, Barcelona, 2009.

Sewell Jr., William, "Cómo se forman las clases: reflexiones críticas en torno a la teoría de E. P. Thompson sobre la formación de la clase obrera". *Historia Social*, 18, 1994: 77-100.

Sewell jr., William, "Toward a post-materialist rhetoric for labor history", en Lenard R. Berlanstein (Editor), *Rethinking labor history: essays on discourse and class analysis*, University of Illinois Press, 1993, pp. 15-38.

Sewell jr., William, *Trabajo y revolución en Francia. El lenguaje del movimiento obrero desde el Antiguo Régimen hasta 1848*, Taurus, Madrid, 1992.

Spivak, Gayatri Chakravorty, "Estudios de la subalternidad: deconstruyendo la historiografía", en Silvia Rivera Cusicanqui y Rossana Barragán (Compiladores), *Subaltern Studies IV: Writings an*

South Asian History and Society, Ranajit Guha, editor, Oxford University Press, Delhi,1985, pp. 330-363.

Thompson, E. P., "La economía moral de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII", en *Costumbres en común*, Crítica, Barcelona, 1995, pp. 213-293.

Thompson, E. P., "La economía moral revisada", en *Costumbres en común*, Crítica, Barcelona, 1995, pp. 294-394.

Thompson, E. P., *Costumbres en común*, Crítica, Barcelona. 1995.

Thompson, E. P., *Formación de la clase obrera en Inglaterra*, tomo 1, Crítica, Barcelona, 1991.

Thompson, E. P., *Tradición, revuelta y conciencia de clase*, Crítica, Barcelona, 1989.

Todorov, Tzvetan, *La vida en común. Ensayo de antropología general*, Madrid, Taurus, 1995.

Wacquant, Loïc y Bourdieu, Pierre, *Respuestas por una antropología reflexiva*, Grijalbo, México, 1995.

Weber, David, *Los bárbaros. Los españoles y sus salvajes en la era de la Ilustración*, Critica, Barcelona, 2007.

Womack jr., John, *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, COLMEX/FCE, México, 2007.

Historiografía sobre América Latina y el Caribe

Adelman, Jeremy, "State and labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires, 1910-21". *Journal of Latin American Studies*, 25, (1), 1993: 73-102.

Aljovín, Cristóbal, "Monarquía o República: ciudadano y vecino en Iberoamérica, 1750-1819". *Jahrbuch für Geschichte Leteinamerikas*, 45, 2008: 31-55.

Allen, Robert, "The great divergence in european wages and prices from the Middle Ages to the First World War". *Explorations in Economic History*, 38, (4), 2001: 411-447.

Allen, Robert, Murphy, Tommy & Schneider, Eric, "The colonial origins of the divergence in the Americas: A labor market approach". *The Journal of Economic History*, 72, (4), 2012: 863-894.

Amaro, René, "Artesanía y ciudadanía en Zacatecas del siglo XIX", en René Amaro (Coordinador), *Relaciones de poder, procesos sociales y conflictos políticos en Zacatecas. De la Colonia a la eta-*

pa porfirista, Universidad Autónoma de Zacatecas, Zacatecas, 2008, pp. 165-208.

Amaro, René, *Los gremios acostumbrados. Los artesanos de Zacatecas 1780-1870*, Universidad Pedagógica Nacional, Zacatecas, 2002.

Archila, Mauricio, "Cultura y conciencia en la formación de la clase obrera latinoamericana". *Historia Crítica*, 1, 1989: 69-84.

Arroyo, Leticia, Davies, Elwin & Zanden, Jan L. van, "Between conquest and independence: Real wages and demographic change in Spanish America, 1530-1820". *Explorations in Economic History*, 2012: 149-166.

Assadourian, Carlos, *El sistema de la economía colonial,* IEP, Lima,1982.

Bauer, Arnold, *Somos lo que compramos. Historia de la cultura material en América Latina*, Taurus, México, 2002; María Pérez Samper, "La historia de la historia de la alimentación". *Chronica Nova*, 35, 2009: 105-162.

Bergquist, Charles, "La historia laboral latinoamericana desde una perspectiva comparativa". *Estudios Sociales*, 5, 1989: 11-26.

Bergquist, Charles, *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*, Siglo XXI Editores, Bogotá, 1988.

Bernard, Carmen, "Mestizos, mulatos y ladinos en Hispanoamérica: un enfoque antropológico de un proceso histórico", en Miguel León Portilla (Coordinador), *Motivos de la antropología americanista. Indagaciones en la diferencia*, FCE, México, 2001, pp. 105-133.

Botey, Ana María y Bolaños, Gregorio, *Trabajo, cultura e identidad de los trabajadores portuarios de Puntarenas Caldera 1940-2003*, Imprenta Nacional, San José de Costa Rica, 2004.

Botey, Ana María, "El estibador del Muelle Grande de Puntarenas (Costa Rica), 1920-1981". *El Taller de la Historia*, 4, (4), 2012: 109-128.

Boyer, Richard, "The limits of racial domination: plebeian society in colonial Mexico City, 1660-1720", in Lyman Johnson y Sonya Lipsett-Rivera, *The faces of honor: sex, shame and violence in colonial Latin America*, University of New Mexico Press, Albuquerque, 1998, pp. 152-178.

Cadena Marisol de la, *Indigenous mestizos. The politics of race and cultura in Cuzco, Peru, 1919-1991*, Duke University Press, Durham, 2000.

Cadena Marisol de la, *La decencia y el respeto. Raza y etnicidad entre los intelectuales y las mestizas cuzqueñas*, IEP, Lima, 1997.

Calderón, Andrés, Dobado, Rafael & García, Alfredo, "Numeracy in central New Spain during the enlightenment". *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2020: 369-403.

Calderón, Andrés, García, Héctor & Llopis, Enrique, "New research guidelines for living standards, consumer baskets, and prices in Madrid and Mexico". *Working paper*, 97, 2017: 1-43.

Carmagnani, Marcello y Hernández, Alicia, "La ciudadanía orgánica mexicana, 1850-1910", en Hilda Sábato (Coordinadora), *Ciudadanía política y formación de las naciones*, COLMEX/FCE, México, 1999, pp. 371-404.

Caruso, Laura, "¿'Donde manda capitán no gobierna marinero?' El trabajo marítimo en el Río de la Plata, 1890-1920". *El Taller de la Historia*, 4, (4), 2012: 37-66.

Caruso, Laura, "De marineros y foguistas, maquinistas y capitanes... El trabajo a bordo del puerto de Buenos Aires, su organización y proceso de trabajo, 1890-1920", en Agustín Nieto y José Mateo (Editores), *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, 2009, pp. 141-153.

Castro Gutiérrez, Felipe, *Historia social de la Real Casa de Moneda de México*, UNAM, México, 2012.

Challú, Amílcar & Gómez-Galvarriato, Aurora, "Mexico's real wages in the age of the Great Divergence, 1730-1930". *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2015: 83-122.

Chambers, Sarah, "Little middle ground: the instability of a mestizo identity in the Andes, eighteenth and nineteenth centuries", in Nancy Appelbaum, Anne Macpherson and Karin A. Rosemblatt (Editores), *Race and nation in modern Latin America*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2003, pp. 32-55.

Chambers, Sarah, *From subjects to citizens. Honor, gender, and politics in Arequipa Peru 1780-1854,* Pennsylvania State University Press, Pennsylvania, 1999.

Chaves, María Eugenia, *Honor y libertad. Discursos y recursos en la estrategia de libertad de una mujer esclava (Guayaquil a fines del período colonial),* Departamento de Historia e Instituto Iberoamericano de la Universidad de Gotembugo, Gotemburgo, 2001.

Chevalier, François, *América Latina desde la independencia hasta nuestros días*, Editorial Labor, Barcelona, 1984.

Coatsworth, John, "Historia económica e historia de los precios en Latinoamérica colonial", en Lyman Johnson y Enrique Tandeter (Editores), *Economías coloniales. Precios y salarios en América Latina, siglo XVIII*, FCE, Buenos Aires, 1992, pp. 31-44.

Cruz Santos, Beatriz, "Irmandades, oficiais mecânicos e cidadania no Rio de Janeiro do século XVIII". *Varia História*, 26, (43), 2010: 131-153.

Curiel Leal, Carole, "El Reglamento de Roscio y las elecciones de 1810: una convocatoria a la igualdad". *Argos*, 30, (59), 2013: 137-157.

Daitsman, Andy, "Diálogos entre artesanos. Republicanismos y liberalismos populares en Chile decimonónico". *Universum*, 13, 1998: 83-104.

Deans-Smith, Susan, *Burócratas, cosecheros y trabajadores. La formación del monopolio del tabaco en la Nueva España borbónica*, Universidad Veracruzana/Instituto Mora/COLMICH/Gobierno del Estado de Veracruz, México,2014.

Djenderedjian, Julio y Martirén, Juan, "Precios, producto agrario y niveles de vida en las fronteras rioplatenses, 1700-1810: una nueva mirada sobre el crecimiento económico tardo-colonial". *Revista de Historia Económica*, 33, (1), 2015: 123-152.

Ducey, Michael, "Hijos del pueblo y ciudadanos: identidades políticas entre los rebeldes indios del siglo XIX", en Brian Connaugthon, Carlos Illades y Sonia Pérez (Coordinadores), *Construcción de la legitimidad política en México*, COLMICH/UAM/UNAM/COLMEX, México, 1999, pp.127-151.

Estenssoro, Juan C., "la plebe ilustrada: el pueblo en las fronteras de la razón", en Charles Walker (Editorial), *Entre la retórica y la insurgencia: las ideas y los movimientos sociales en los Andes, siglo XVIII*, Centro Bartolomé de las Casas, Cusco, 1996, pp. 33-66.

Estenssoro, Juan C., "Los colores de la plebe: razón y mestizaje en el Perú colonial", en Natalia Majluf (Editora), *Los cuadros de mestizaje del Virrey Amat*, Museo de Arte de Lima, Lima, 2000, pp. 67-107.

Falcón, Ricardo, *La Barcelona Argentina: migrantes, obreros y militantes en Rosario, 1870-1912*, Laborde Editor, Rosario, 2005.

Feijoo, María, "Las trabajadoras porteñas a comienzos del siglo", en Diego Armus (Compilador), *Mundo urbano y cultura popular. Es-*

tudios de historia social argentina, Suramericana, Buenos Aires, 1990, pp. 281-311.

García, Antonio, *El mar de los deseos. El Caribe hispano-musical. Historia y contrapunto*, Siglo XXI Editores/Universidad de Quintana Roo/Estado Libre y Soberano de Quintana Roo/Unesco, México, 2002.

García, Bernardo, "Veracruz en la primera mitad del siglo XIX. Testimonios de viajeros", en Bernardo García y Sergio Guerra (Editores), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Universidad de La Habana/Universidad Veracruzana, Veracruz, 2002, pp. 215-237.

García, Bernardo, *Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia*, Gobierno del Estado de Veracruz, Xalapa, 1992.

García, Francisco, "Artesanos, aprendices y saberes en la Zacatecas del siglo XVIII", en Pilar Gonzalbo (coord.), *Familia y educación en Iberoamérica*, COLMEX, México, 1999, pp. 83-98.

García, Mercedes, "Vida y ambientes en La Habana intramuros del siglo XVIII", en Bernardo García y Sergio Guerra (Editores), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Universidad de La Habana/Universidad Veracruzana, Veracruz, 2002, pp. 87-112.

García-Bryce, Iñigo, *República con ciudadanos. Los artesanos de Lima, 1821-1879*, IEP, Lima, 2008.

Gaztambide-Geigel, Antonio, "La invención del Caribe en el siglo XX. Las definiciones del Caribe como problema histórico y metodológico". *Revista Mexicana del Caribe*, 1, 1993: 74-96.

Gil, Adriana, "Vida cotidiana en Veracruz a fines del XVIII", en Bernardo García y Sergio Guerra (Editores), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Universidad de La Habana/Universidad Veracruzana, Veracruz, 2002, pp. 115-132.

Gómez, Alfredo, *Anarquismo y anarcosindicalismo en América Latina. Colombia, Brasil, Argentina y México*, Ruedo Ibérico, Barcelona, 1980.

González, Carolina, "Los usos del honor por esclavos y esclavas: del cuerpo injuriado al cuerpo liberado (Chile, 1750-1823)", en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos,* 6, 2006.

González, Ignacio, "Tecnología portuaria", en *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985, pp. 139-141.

Gorostegui, Haydée, "El puerto de la pampa húmeda", en José L. Romero y Luís A. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 1, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983, pp. 325-338.

Grez, Sergio, *De la "Regeneración del pueblo" a la huelga popular. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago de Chile, RIL eds., 2007.

Gutman, Margarita y Hardoy, Jorge, *Buenos Aires*, Mapfre, Barcelona, 1992.

Hall, Michael y Spalding jr., Hobart, "La clase trabajadora urbana y los primeros movimientos obreros de América Latina, 1880-1930", en Leslie Bethell (Editor), *Historia de América Latina. 7. América Latina: economía y sociedad, c. 1870-1930*, Cambridge University Press/Crítica, Barcelona, 1991, pp. 281-315.

Hernández, Alicia, *La tradición republicana del buen gobierno*, COLMEX/FCE, México, 1993.

Herrera, Miguel, *Bongos, bogas, vapores y marinos: historia de los "marineros" del rio San Juan, 1849-1855*, Centro Nicaragüense de Escritores, Managua, 1999.

Heyrman, Christine, *Commerce and culture. The maritime communities of colonial Massachusetts, 1690-1750*, W. W. Norton, New York, 1984.

Illades, Carlos, *Hacia la república del trabajo. La organización artesanal en la Ciudad de México, 1853-1876*, UAM/COLMEX, México, 1996.

Illanes, María, *La revolución solidaria. Las sociedades de socorros mutuos de artesanos y obreros: un proyecto popular democrático, 1840-1910*, LOM, Santiago de Chile, 2003.

Irurozqui Marta, "De cómo el vecino hizo al ciudadano en Charcas y de cómo el ciudadano conservó al vecino en Bolivia, 1809-1830", en Jaime Rodríguez (Coordinador), *Revolución, independencia y las nuevas naciones de América*, Mapfre, Madrid, 2005, pp. 451-484.

Irurozqui, Marta y Peralta, Víctor, "Elites y sociedad en la América Andina: de la república de los ciudadanos a la república de la gente decente 1825-1880", en Luis Lumbreras, Manuel Burga y Margarita Garrido (Editores), *Historia de América Andina*, vol. 5. *Creación de las repúblicas y formación de la nación*, Universidad Andina Simón Bolívar, Quito, 2003, pp. 98-99.

Irurozqui, Marta, "La conquista de la ciudadanía. Artesanos y clientelismo político en Bolivia, 1880-1925". *Tiempos de América*, 3-4, 1999: 99-117.

Jiménez, Guadalupe, "An Atlantic silver entrepôrt: Vera Cruz and the house of Gordon and Murphy", en Franklin Knigth and Peggy Liss (Editores), *Atlantic port cities. Economy, cultura and socie-*

ty in the Atlantic world, 1650-1850, The University of Tennessee Press, Knoxville,1991, pp. 149-167.

Johnson, Lyman and Lipsett-Rivera, Sonya, "Introduction", in *The faces of honor: sex, shame and violence in colonial Latin America*, University of New Mexico Press, Alburquerque, 1998, pp. 1-17.

Johnson, Lyman y Lipsett-Rivera, Sonya (Editores) *The faces of honor. Sex, shame and violence in colonial Latin America*, University of New Mexico Press, Alburquerque, 1998.

Johnson, Lyman, *Los talleres de la revolución. La Buenos Aires plebeya y el mundo del Atlántico, 1776-1810*, Prometeo, Buenos Aires, 2013.

Knigth, Franklin and Palmer, Colin, "The Caribbean. A regional overview", en Franklin Knigth and Peggy Liss (Editores), *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991, pp. 1-19.

Konvitz, Josef, "The crisis of Atlantic port cities, 1880-1920". *Comparative Studies in Society and History*, 36, (2), 1994: 293-318.

Lida, Clara, "Dossier artesanos en Hispanoamérica. Trabajo, organización y protesta artesanal: México, Chile y Cuba en el siglo XIX". *Historia Social*, 31, 1998: 67-75.

Llopis, Enrique, "España, la 'revolución de los modernistas' y el legado del Antiguo Régimen", en Enrique Llopis (Coordinador), *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, Crítica, Barcelona, 2004, pp. 11-76.

Llorca-Jaña, Manuel & Navarrete, Juan, "The real wages and living conditions of construction workers in Santiago de Chile during the later colonial period, 1788-1808". *Investigaciones de Historia Económica/Economic History Research*, 2015: 80-90.

Lynch, John, "Los orígenes de la independencia Hispanoamericana", en Leslie Bethell (Editor), *Historia de América Latina*, tomo 5, Cambridge University Press/Crítica, Barcelona, pp. 1-40.

Mac Cord, Marcelo, "Redes de sociabilidade e política: mestres de obras e associativismo no Recife oitocentista". *Mundo do Trabalho*, 2, (4), 2010: 109-125.

Márquez, Rosario, "El comercio de libros entre España y América: la petición de un librero de La Habana en el siglo XVIII", en Pedro Cátedra, María Paíz y María López (Coordinadores), *La memoria de los libros. Estudios sobre la historia de lo escrito y de la lectura en Europa y América*, vol. 2, Centro Internacional de Investigación de la Lengua Española, Madrid, 2004, pp. 567-598.

Márquez, Rosario, *El trasvase cultural a América. Las bibliotecas privadas de los emigrantes españoles en el siglo XVIII*, Aconcagua Libros, Sevilla, 2002.

Martínez, Juan, "Consumo y comercio de carnes en el corregimiento de Santiago, 1773-1778". *Historia*, 51, (II), 2018: 455-483.

Mc Evoy, Carmen, "De la república utópica a la república práctica: intelectuales y artesanos en la forja de una cultura política en el área andina (1806-1878)", en Luís Lumbreras, Manuel Burga y Margarita Garrido, *Historia de América Latina*, vol. 5. *Creación de las repúblicas y formación de la nación*, pp. 347-389.

Mejías, Sonia Alda, "La resistencia de los pueblos a la tiranía en Centroamérica (siglo XIX)". *Mesoamérica*, 47, 2005: 47-79.

Moncayo, Víctor y Rojas, Fernando, *Luchas obreras y política laboral en Colombia*, La Carreta, Bogotá, 1978.

Monge, Fernando y Olmo, Margarita del, "Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico", en Agustín Guimerá y Dolores Romero (Editores), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, CSIC, Madrid,1996, pp. 215-233.

Monge, Fernando, "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica". *Hispania*, LVIII, 198, 1998: 307-326.

Monge, Fernando, "Owen Sound, Canadá (1815-1996). De enclave portuario colonial a ciudad provincial". *Revista de Indias*, LXI, (221), 2001: 167-194.

Moraes, María y Thul, Florencia, "Los salarios reales y el nivel de vida en una economía latinoamericana colonial: Montevideo entre 1760-1810". *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 36, (2), 2017: 185-213.

Moraes, María, "Eating, drinking, paying. The price of food in Montevideo in the late colonial period". *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2020: 249-278.

Morais, Nágila de, "El vaivén de las mareas: el día a día de los trabajadores catraieiros (barqueros) en el puerto de Fortaleza, Brasil, (1903-1904)". *El Taller de la Historia*, 4, (4), 2012: 67-82.

Mörner, Magnus, *La mezcla de razas en la historia de América Latina*, Paidós, Buenos Aires, 1969.

Neto de Oliveira, Vitor, *Nas águas do Prata. Os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)*, Universidade Estadual do Campinas, Campinas, 2009.

Núñez, Francisco, "El concepto de vecino/ciudadano en Perú, 1750-1850". *Araucaria*, 9, (17), 2007: 235-253.

Ortega, Francisco, "Colonia, nación y monarquía. El concepto de colonia y la cultura política de la Independencia", en Heraclio Bonilla (Editor), *La cuestión colonial*, Universidad Nacional, Bogotá, 2011, pp. 109-134.

Otero, Ana, "'Jeneros de gusto y sobretodos ingleses': el impacto cultural del consumo de bienes ingleses por la clase alta bogotana del siglo XIX". *Historia Crítica*, 38, 2009: 20-45.

Parker, David, "Los pobres de la clase media: estilo de vida, consumo e identidad en una ciudad tradicional", en Aldo Panchifi y Felipe Portocarrero (Editores), *Mundos interiores: Lima 1850-1950*, Universidad del Pacífico, Lima, 1995, pp. 161-185.

Parker, David, "Middle-class, mobilization and the language of orders in urban Latin America". *Journal Urban History*, 31, (3), 2005: 367-381.

Patiño, Víctor, *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*, tomo VIII, Instituto Caro y Cuervo, Bogotá, 1993.

Payne, Elizet, "El puerto y la región: revisión historiográfica para el estudio del puerto de *Truxillo* (Honduras)". *Memorias*, 3, (5), 2007: 1-21.

Payne, Elizet, *El puerto de Truxillo, un viaje hacia su melancólico abandono*, Gauymuras, Tegucigalpa, 2007.

Pereira dos Santos, Carlos, "'En el muelle'. El mundo del trabajo en el puerto de Camocim-CE (Brasil). 1920-1970"; *El Taller de la Historia*, 4, (4), 2012: 129-156.

Pérez Toledo, Sonia, "Una vieja corporación y un nuevo discurso: los gremios de la Ciudad de México al finalizar la Colonia", en Brian Connaughton, Carlos Illades y Sonia Pérez Toledo (Coordinadores), *Construcción de la legitimidad política en México*, COLMICH/UAMI/UNAM/COLMEX, México, 1999, pp. 89-106.

Pérez Toledo, Sonia, *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la Ciudad de México, 1780-1853*, COLMEX/UAM, México, 1996.

Pérez, Manuel, "El artesanado: la formación de una clase media propiamente americana, 1500-1800". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 274, 1986: 325-341.

Pérez, Pedro y Vivas, Pedro, "Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano", en *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985, pp. 161-180.

Pérez, Tomás, "Privilegios, organizaciones gremiales y academias de bellas artes: el caso de Nueva España", en Beatriz Rojas (Coordinadora), *Cuerpo político y pluralidad de derechos. Los privilegios de las corporaciones en Nueva España*, CIDE/Instituto Mora, México, 2007, pp. 189-214.

Ponce, Pilar y Amadori, Arrigo, "Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis". *Revista Complutense de Historia de América*, 34, 2008: 15-42.

Ponce, Pilar, "Versatilidad social y poderes múltiples en la América colonial". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2007. http://nuevomundo.revues.org/3231.

Price, Jacob, "Competition between ports in British long distance trade, c. 1660-1800", en Agustín Guimerá y Dolores Romero (Editores), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, CSIC, Madrid, 1996, pp. 19-36.

Price, Jacob, "Economic funtion and the growth of American port towns in the eigtheenth century". *Perspectives in American History*, VIII, 1974: 123-186.

Price, Jacob, "Summation: The American panorama of Atlantic port cities", in Franklin Knigth and Peggy Liss (Editores), *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991, pp. 262-276.

Quiroz, Enriqueta, "Entre el humanismo y el mercantilismo: el bien común en el abasto de carne de Ciudad de México, 1708-1716". *Cuadernos de Historia*, 35, 2011: 35-59.

Quiroz, Enriqueta, *Entre el lujo y la subsistencia: mercado, abastecimiento y precios de la carne en la ciudad de México, 1750-1812*, COLMEX, México, 2005.

Quiroz, Francisco, *Artesanos y manufactureros en Lima colonial*, IEP/Banco Central de Reserva del Perú, Lima, 2008.

Rediker, Marcus, *Between the devil and the deep sea. Merchan seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge University Press, Cambridge, 1987.

Rodríguez, Hipólito, "Veracruz. Del puerto de la conquista al de la independencia y la modernidad", en Bernardo García y Sergio Guerra (Editores), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Universidad de La Habana/Universidad Veracruzana, Veracruz, 2002, pp. 65-85.

Romero, Dolores y Sáenz, Amaya, "La construcción de los puertos: siglos *XVI-XIX*", en Agustín Guimerá y Dolores Romero (Editores), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, CSIC, Madrid, 1996, pp. 185-212.

Romero, Luís Alberto, "La identidad de los sectores populares en el Buenos aires de la entreguerra (1920-1945)". Última Década, 5, 1996.

Romero, Luís Alberto, "La lucha por el puerto", en José L. Romero y Luís A. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 1, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983, pp. 49-67.

Romero, Luís Alberto, "Los sectores populares en las ciudades latinoamericanas del siglo XIX: la cuestión de la identidad", en *Desarrollo Económico*, XXVII, (106), 1987.

Roxbororgh, Ian, "La clase trabajadora urbana y el movimiento obrero en América Latina desde 1930", en Leslie Bethell (Editor), *Historia de América Latina. 12. Política y sociedad desde 1930*, Cambridge University Press/Crítica, Barcelona, 1991, pp. 132-192.

Sábato, Hilda y Romero, Luis Alberto, "Artesanos, oficiales, operarios: trabajo calificado en Buenos Aires, 1854-1887", en Diego Armus (Compilador), *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*, Suramericana, Buenos Aires, 1990, pp. 219-250.

Sábato, Hilda y Romero, Luis Alberto, *Los trabajadores de Buenos Aires: la experiencia del mercado, 1850-1880*, Suramericana, Buenos Aires, 1992.

Sábato, Hilda, "Trabajar para vivir o vivir para trabajar: Empleo ocasional y escasez de mano de obra en Buenos Aires, ciudad y campaña, 1850-1880", en Nicolás Sánchez (Compilador), *Población y mano de obra en América Latina*, Alianza Editorial, Madrid, 1985, pp. 149-184.

Sagastume, Tania, *Trabajo urbano y tiempo libre en la ciudad de Guatemala, 1776-1840*, Universidad de San Carlos, Guatemala, 2008.

Santilli, Daniel y Gelman, Jorge, "Los estudios sobre el nivel de vida. La metodología de la canasta aplicada a la primera mitad del siglo XIX porteño". *Folia Histórica del Nordeste*, 26, 2016: 126-138.

Scobie, James R. y Ravina, Aurora, "El puerto y los ferrocarriles", en José L. Romero y Luís A. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 2, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983, pp. 19-30.

Scobie, James R., "Consideraciones acerca de la atracción de la plaza en las ciudades provinciales argentinas 1850-1900", en Sergio Bagú, Gregorio Weinberg y Leopoldo Zea (Editores), *De historia e historiadores: homenaje a José Luis Romero*, Siglo Veintiuno Editores, México, 1982, pp. 357-385.

Serrano, José, *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en tierra firme, 1700-1788*, Universidad de Sevilla/CSIC/EEHA, Sevilla, 2004.

Silvestri, Graciela, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, 2003.

Socolow, Susan, "Buenos Aires and its hinterland in the eigtheenth century", in Franklin Knigth and Peggy Liss (Editores), *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991, pp. 240-261.

Sorhegui, Arturo, "La Habana-Veracruz. El mediterráneo americano y el circuito imperial hispánico 1519-1821", en Bernardo García y Sergio Guerra (Editores), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Universidad de La Habana/Universidad Veracruzana, Veracruz, 2002, pp. 23-43.

Sorhegui, Arturo, *La Habana en el mediterráneo americano*, Universidad de La Habana, La Habana, 2007.

Speckman, Elisa, "De méritos y reputaciones: el honor en la ley y la justicia (Distrito Federal, 1871-1931)". *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*. XVIII, 2006: 331-361.

Teixeira da Silva, Fernando y Caira, Gitahy María, "Trabajo y cultura en la ciudad portuaria de Santos (Brasil), 1890-1920"; *El Taller de la Historia*, 4, (4), 2012: 15-36.

Teixeira da Silva, Fernando, *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*, Editora da Unicamp, Campinas, 2003.

Tella, Torcuato di, *Política nacional y popular en México*, FCE, México, 1998.

Terán, Rosemarie, "Los rasgos de la configuración social en la Audiencia de Quito". *Quitumbe*, 9, 1995: 11-19.

Undurraga, Verónica, *"El honor no es más que la buena opinión:* aproximación al honor a partir de la categoría de lo *público* en el Chile de 1792 a 1822". *Bicentenario*, 4, (2), 2005: 17-35.

Undurraga, Verónica, "Honores transversales, honores polisémicos en la sociedad chilena del siglo XVIII", en Alejandra Araya, Azun Candina y Celia Cussen (Editoras), *Del Nuevo al Viejo Mundo: Mentalidades y representaciones desde América*, Universidad de Chile, Santiago, 2008, pp. 53-65.

Undurraga, Verónica, *Los rostros del honor. Normas culturales y estrategias de promoción social en Chile colonial, siglo XVIII*, DIBAM/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2012.

Velasco e Cruz, María Cecilia, "Da tutela ao contrato: "homens de cor" brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição". *Topoi*, 11, (20), 2010: 114-135.

Vinson III, Ben, "Los milicianos pardos y la construcción de la raza en el México colonial". *Signos Históricos*, 2, (4), 2000: 87-106.

Wagley, Charles, *The Latin American tradition: essays on the unity and the diversity of latin american culture*, Columbia University Press, New York. 1968.

Whipple, Pablo, "¿Apostando por la República? Decencia, apuestas e institucionalidad republicana durante la primera mitad del siglo XIX en Lima". *A Contra Corriente*, 6, (3), 2009: 4-7.

Historiografía sobre Colombia

Aguilera, Mario y Vega, Renán, *Ideal democrático y revuelta popular*, Instituto Sindical María Cano, Bogotá, 1991.

Aguilera, Mario, *La insurgencia urbana en Bogotá*, Colcultura, Bogotá, 1997.

Appelbaum, Nancy, *Dos plazas y una nación: raza y colonización en Riosucio, Caldas 1846-1948*, ICANH/Universidad de los Andes/ Universidad del Rosario, Bogotá, 2007.

Arango, Gloria, *Mercedes, Sociabilidades católicas, entre la tradición y la modernidad. Antioquia 1870-1930*, Universidad Nacional, Medellín, 2004.

Arango, Luz Gabriela, "Religión, familia, industria y la transmisión de valores: el caso de las obreras textileras en Antioquia", en Rainer Dumbois y Carmen López (Compiladores), *Cambio técnico, empleo y trabajo en Colombia*, FESCOL, Bogotá,1993.

Arango, Luz Gabriela, *Mujer, religión e industria Fabricato 1923-1982*, Universidad de Antioquia/Universidad Externado de Colombia, Medellín, 1991.
Arboleda, Gustavo, *Historia contemporánea de Colombia*, tomo IV, Banco Central Hipotecario, Bogotá, 1999.
Archila, Mauricio, "Historiografía sobre los movimientos sociales en Colombia siglo XX", en Bernardo Tovar (Editor), *La historia al final del milenio*, tomo 1, Universidad Nacional, Bogotá, 1994, pp. 251-352.
Archila, Mauricio, *Cultura e identidad obrera, Colombia 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1991.
Archila, Mauricio, *Ni amos ni siervos. Memoria obrera de Bogotá y Medellín 1910-1945*, CINEP, Bogotá, 1989.
Arias, Julio, *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2005.
Bejarano, Jesús, *Economía y poder*, Sociedad de Agricultores de Colombia/CEREC, Bogotá, 1985.
Bejarano, Jesús, *Historia económica y desarrollo. La historiografía económica sobre los siglos XIX y XX en Colombia*, CEREC, Bogotá, 1994.
Beyer, Robert, "El transporte y la industria del café en Colombia", en Jesús A. Bejarano (Compilador), *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*, La Carreta, Bogotá, 1977, pp. 244-264.
Biografía de ciudades colombianas. Magangué, Editorial Turismo, Bogotá, 1952.
Bonnett, Diana, "Oficios, rangos y parentesco. Los trabajadores de la Casa de la Moneda de Santafé 1620-1816". *Historia y Memoria*, 6, 2013: 103-141.
Botero, Fernando, *La industrialización en Antioquia. Génesis y consolidación 1900-1930*, Universidad de Antioquia, Medellín,1985.
Brew, Roger, "El nacimiento de la industria textil en el occidente colombiano". *Coyuntura Económica*, IX, 4, 1979: 94-113.
Brown, Jonathan, "La tradición cortés en la cultura colombiana del siglo XIX". *Revista Colombiana de Educación*, 30, 1995: 5-26.
Caicedo Edgar, *Historia de las luchas sindicales en Colombia*, CEIS, Bogotá, 1971.

Calderón, María T. y Thibaud, Clément, *La majestad de los pueblos en la Nueva Granada y Venezuela 1780-1832*, Universidad Externado de Colombia/IFEA/Taurus, Bogotá, 2010.

Carnicelli, Américo, *Historia de la masonería colombiana*, 2 volúmenes, Cooperativa Nacional de Artes Gráficas, Bogotá, 1975.

Castro, Beatriz, *Caridad y beneficencia. El tratamiento de la pobreza en Colombia 1870-1930*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2007.

Castro-Gómez, Santiago, *La hybris del punto cero. Ciencia, raza e ilustración en la Nueva Granada (1750-1816)*, Universidad Javeriana, Bogotá, 2005.

Cruz, Edwin, "El papel de los artesanos en la formación de lo público-político durante el siglo XIX colombiano", en Leopoldo Múnera y Nathaly Rodríguez (Editores), *Fragmentos de lo público-político Colombia siglo XIX*, Universidad Nacional/La Carreta Editores, Bogotá, 2009, pp. 255-297.

Deas, Malcolm, "La presencia de la política nacional en la vida provinciana, pueblerina y rural de Colombia en el primer siglo de la República", en *Del poder y la gramática*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1992, pp. 175-197.

Deas, Malcolm, "Miguel Antonio Caro y amigos: gramática y poder en Colombia", en *Del poder y la gramática*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1992, pp. 25-60.

Díaz, Daniel, "Raza, pueblo y pobres: las tres estrategias biopolíticas del siglo XIX", en Santiago Castro-Gómez y Eduardo Restrepo (Editores), *Genealogías de la colombianidad*, Universidad Javeriana, Bogotá, 2008, pp. 42-69.

Echavarría, Juan José, "En la industrialización se ha sobreestimado el aporte antioqueño", en *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, 30, 1989: 81-96.

Echeverri, Patricia, "El honor del mestizo". *Memorias*, 2, 1998: 46-63.

Echeverri, Patricia, "Nuevas indagaciones acerca de la identidad del mestizo". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 30, 2003: 97-112.

Escobar, Carmen, *La revolución liberal y la protesta del artesanado*, Fundación Universitaria Autónoma de Colombia/Fondo ed. Suramericana, Bogotá, 1990.

Filippo, Mario A. di, *Lexicón de colombianismos*, Editorial Bolívar, Bogotá, 1964.

Fischer, Thomas, “La ‘gente decente’ de Bogotá. Estilo de vida y distinción en el siglo XIX –vistos por viajeros extranjeros”. *Revista Colombiana de Antropología*, 35, 1999: 36-69.

Franco, Luís, “Los artesanos de Antioquia a fines del período colonial: una mirada a través de la Instrucción General para los Gremios de 1777”. *Historia y Sociedad*, 26, 2014: 81-97.

García, Carlos E., *Niños, trabajadores y vida cotidiana en Medellín 1900-1930*, Universidad de Antioquia, Medellín, 1999.

García, Claudia, *Las fiebres del Magdalena. Medicina y sociedad en la construcción de una noción médica colombiana, 1859-1886*, Universidad Nacional, Bogotá, 2006.

Garrido, Margarita, “Convocando al pueblo, temiendo a la plebe”. *Historia y Espacio*, 14, 1991: 79-97.

Garrido, Margarita, “Entre el honor y la obediencia: prácticas de desacato en la Nueva Granada colonial”. *Historia y Sociedad*, 5, 1998: 19-35.

Garrido, Margarita, “Honor, reconocimiento, libertad y desacato: sociedad e individuo desde un pasado cercano”, en Luz Gabriela Arango, Gabriel Restrepo y Carlos Eduardo Jaramillo (Editores), *Cultura, política y modernidad*, Universidad Nacional, Bogotá, 1999, pp. 99-121.

Garrido, Margarita, “La vida cotidiana y pública en las ciudades coloniales”, en Beatriz Castro (Editora), *Historia de la vida cotidiana en Colombia*, Norma, Bogotá, 1996, pp. 131-158.

Garrido, Margarita, “Libres de todos los colores en Nueva Granada. Identidad y obediencia antes de la Independencia”, en Nils Jacobsen y Cristóbal Aljovín (Coordinadores), *Cultura política en los Andes*, Universidad Nacional Mayor de San Marcos/IFEA, Lima, 2007, pp. 245-266.

Garrido, Margarita, “Migración de paradigmas. A propósito del mestizaje”, en Adriana Maya y Diana Bonnett (Compiladoras), *Balance y desafío de la historia de Colombia al inicio del siglo XXI*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2003, pp. 261-268.

Garrido, Margarita, “Nueva Granada entre el orden colonial y el republicano: lenguajes e imaginarios sociales y políticos”, en Marco Palacios (Coordinador), *Las independencias hispanoamericanas. Interpretaciones 200 años después*, Norma, Bogotá, 2009, pp. 93-125.

Garrido, Margarita, *Reclamos y representaciones. Variaciones sobre la política en el Nuevo Reino de Granada, 1770-1815*, Banco de la República, Bogotá, 1993.
Gilmore, Robert and Harrison, John, "Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena river". *Hispanic American Historical Review*, 28, (3), 1948: 335-359.
Gómez Picón, Rafael, *Magdalena río de Colombia*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1973 (1ª ed.: 1945).
González, Beatriz y Amaya, José, "Pintores, aprendices y alumnos de la Expedición Botánica". *Credencial Historia*, 74, 1996.
González, Beatriz, "Modernización y disciplinamiento. La formación del ciudadano: del espacio público y privado", en Beatriz González *et al* (Compiladores), *Esplendores y miserias del siglo* XIX. *Cultura y sociedad en América Latina*, Monte Ávila Editores/Universidad Simón Bolívar, Caracas, 1995, pp. 431-451.
Green, John, *Gaitanismo, liberalismo de izquierda y movilización popular*, EAFIT/Banco de la República, Medellín, 2013.
Guerra, Sergio, *Los artesanos en la revolución latinoamericana. Colombia (1849-1854)*, Universidad Central, Bogotá, 2000.
Gutiérrez, Francisco, "La literatura plebeya y el debate alrededor de la propiedad en la Nueva Granada, 1849-1854", en Hilda Sábato (Coordinadora), *Ciudadanía política y formación de las naciones*, COLMEX/FCE, México, 1999, pp. 181-200.
Gutiérrez, Francisco, *Curso y discurso del movimiento plebeyo 1849-1854*, Universidad Nacional/El Áncora Editores, Bogotá, 1995.
Helg, Aline, "Los intelectuales frente a la cuestión racial en el decenio de 1920: Colombia, entre México y Argentina". *Estudios Sociales*, 4, 1989: 37-53.
Hensel, Franz, *Vicios, virtudes y educación moral en la construcción de la República, 1821-1852*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2006.
Jaramillo Uribe Jaime, "Las Sociedades Democráticas de Artesanos y la coyuntura política y social colombiana de 1848", en *La personalidad histórica de Colombia y otros ensayos*, El Áncora, Bogotá, 1994, pp. 191-217.
Jaramillo Uribe, Jaime, "La influencia de los románticos franceses y de la Revolución de 1848 en el pensamiento político colombiano del siglo XIX", en *La personalidad histórica de Colombia*, El Áncora Editores, Bogotá, 1997, pp. 162-190.

Jaramillo Uribe, Jaime, "Mestizaje y diferenciación social en el Nuevo Reino de Granada en la segunda mitad del siglo XVIII", en *Travesías por la historia*, Presidencia de la República, Bogotá, 1997, pp. 173-214.

Jaramillo Uribe, Jaime, *Ensayistas colombianos del siglo XX*, Colcultura, Bogotá, 1976.

Jaramillo Vélez, Rubén, *Colombia la modernidad postergada*, Argumentos/Temis, Bogotá, 1994.

Kalmanovitz, Salomón y López, Edwin, "La economía de Santafé de Bogotá en 1810". *Revista de Historia Económica*, 30, (2), 2012: 191-223.

Kalmanovitz, Salomón, "El PIB de la Nueva Granada en 1800: auge colonial, estancamiento republicano". *Revista de Economía Institucional*, 8, (15), 2006: 161-183.

Kalmanovitz, Salomón, "La agricultura de la Nueva Granada", en Adolfo Meisel y María Ramírez (Editores), *La economía colonial de la Nueva Granada*, FCE/Banco de la República, Bogotá, 2015, pp. 200-247.

Kalmanovitz, Salomón, *Economía y nación*, Siglo XXI Editores/CINEP/Universidad Nacional, Bogotá, 1985.

Langebaek, Carl, *Los Herederos del Pasado. Indígenas y pensamiento criollo en Colombia y Venezuela*, tomo 1, Universidad de los Andes, Bogotá, 2009.

Lasso Marixa, *Mitos de armonía racial. Raza y republicanismo durante la era de la revolución, Colombia, 1795-1831*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2013.

Lasso, Marixa, *Myths of harmony. Race and republicanism during the age of revolution, Colombia 1795-1831*, University of Pittsburgh Press, Pittsburgh, 2007.

Laurent, Muriel, *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2008.

Laurent, Muriel, *Contrabando, poder y color en los albores de la República: Nueva Granada 1822-1824*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2014.

LeGrand, Catherine, *Colonización y protesta campesina en Colombia 1850-1950*, Universidad Nacional, Bogotá, 1988.

Loaiza, Gilberto, *Sociabilidad, religión y política en la definición de la nación Colombia 1820-1886*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2011.

López, Alejando, *Escritos escogidos*, Colcultura, Bogotá, 1976.
López-Bejarano, Pilar, "Dinámicas mestizas. Tejiendo en torno a la jerarquía, al trabajo y al honor. Nueva Granada, siglo XVIII". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2008.
Mayor, Alberto, *Cabezas duras y dedos inteligentes*, Colcultura, Bogotá, 1997.
Mayor, Alberto, Ética, trabajo y productividad en Antioquia, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1989.
McFarlane, Anthony, "Desórdenes civiles y protestas populares", en Germán Mejía, Michael LaRosa y Mauricio Nieto (Editores), *Colombia en el siglo XIX*, Planeta, Bogotá, 1999, pp. 21-73.
McFarlane, Anthony, "El comercio en la vida económica y social neogranadina", en Beatriz Castro (Editora), *Historia de la vida cotidiana en Colombia,* Norma, Bogotá, 1996, pp. 363-389.
McFarlane, Anthony, "Visión comparada de los levantamientos en Hispanoamérica a finales de la colonia", en *Historia Caribe*, 4, 1999: 119-146.
McFarlane, Anthony, *Colombia antes de la independencia,* Bogotá, Banco de la República/El Ancora Editores, Bogotá, 1998.
McGraw, Jason, "Purificar la nación: eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano, 1900-1930". *Revista de Estudios Sociales*, 27, 2007: 62-75.
Medina, Medófilo, *Historia del Partido Comunista*, CEIS, Bogotá, 1980.
Meisel, Adolfo, "La organización del Banco de la República y su papel como gestor de la política monetaria durante los primeros años, 1923-1934", en *El Banco de la República. Antecedentes, evolución y estructura*, Banco de la República, Bogotá, 1990, pp. 266-271.
Monsalve, Diego, *Colombia cafetera*, Artes Gráficas, Barcelona, 1926.
Montenegro, Santiago, "Breve historia de las principales empresas textileras: 1900-1945". *Revista de Extensión Cultural*, 12, 1982: 50-65.
Montenegro, Santiago, *El arduo tránsito hacia la modernidad: historia de la industria textil colombiana durante la primera mitad del siglo XX*, Universidad Nacional/Universidad de los Andes/Ed. Norma, Bogotá, 2002.
Múnera, Alfonso, *Fronteras imaginadas*, Planeta, Bogotá, 2005.
Múnera, Leopoldo y Cruz Rodríguez, Edwin (Editores) *La Regeneración revisitada. Pluriverso y hegemonía en la construcción del*

Estado Nación en Colombia, Universidad Nacional/La Carreta Editores, Medellín, 2011.
Núñez, Luz Ángela, *El obrero ilustrado. Prensa obrera y popular en Colombia 1909-1929*, Biblioteca USO 100 años, USO y Corporación Aury Sará Marrugo, Bogotá, 2022.
Ocampo, José A., "Comerciantes, artesanos y política económica en Colombia, 1830-1880", *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 22, 1990: 21-45.
Ocampo, José A., *Colombia y la economía mundial 1830-1910*, Siglo XXI Editores /Fedesarrollo, Bogotá, 1984.
Osorio Lizarazo, José, *La casa de la vecindad*, Bogotá, 1930.
Pacheco, Margarita, *La fiesta liberal en Cali*, Universidad del Valle, Cali, 1992.
Palacios, Marco, *El café en Colombia, 1850-1970. Una historia económica, social y política,* COLMEX/El Áncora Editores, Bogotá, 1983.
Pardo, Orlando, *Los Pico de Oro: La resistencia artesanal en Santander*, Universidad Industrial de Santander, Bogotá, 1998.
Pècaut, Daniel, *Orden y violencia: Colombia 1930-1945*, vol. I, CEREC/ Siglo XXI Editores, Bogotá, 1987.
Pècaut, Daniel, *Política y sindicalismo en Colombia*, La Carreta, Medellín, 1973.
Pedraja, René de la, "El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801". *Desarrollo y Sociedad*, 2, 1979: 214-215.
Pedraza, Zandra, "Y el verbo se hizo carne... Pensamiento social y biopolítica en Colombia", en Santiago Castro-Gómez (Editor), *Pensar el siglo XIX. Cultura, biopolítica y modernidad en Colombia*, Universidad de Pittsburgh, Pittsburgh, 2004, pp. 184-199.
Pedraza, Zandra, *En cuerpo y alma. Visiones del progreso y de la felicidad*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2011.
Poveda, Gabriel, *Vapores fluviales en Colombia*, Tercer Mundo Editores/Colciencias, Bogotá, 1998.
Rappaport, Joanne, "Quién es mestizo? Descifrando la mezcla racial en el Nuevo Reino de Granada siglos XVI y XVII". *Varia História*, 25, (41), 2009: 43-60.
Restrepo, Eduardo, "Imágenes del 'negro' y nociones de raza en Colombia a principios del siglo XX", en Claudia Leal y Carl Langebaek (Compiladores), *Historias de raza y nación en América Latina*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2010, pp. 277-313.

Restrepo, Gabriel y Restrepo, Santiago, “La urbanidad de Carreño o la cuadratura del bien”, en Luz Gabriela Arango, Gabriel Restrepo y Carlos Eduardo Jaramillo (Editores), *Cultura, política y modernidad*, Universidad Nacional, Bogotá, 1999, pp. 137-148.

Rodríguez, Diana, *El trabajo artesanal en Santafé durante la primera mitad del siglo XVII. El caso de la producción de vestido y calzado*, Becas de investigación historia colonial ICANH, Bogotá, 2014.

Romero Aguirre, Alfonso, *Confesiones de un aprendiz de estadista*, Tipografía El Mercurio, Cartagena, 1938.

Safford, Frank, *El ideal de lo práctico: El desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia*, El Ancora Editores/Universidad Nacional, Bogotá, 1989.

Samper, José María, *Ensayo sobre las revoluciones políticas y la condición social de las Repúblicas Colombianas (Hispano-Americanas)*, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Bogotá, 1945 [1861].

Samper, Miguel, *Escritos económicos y políticos*, tomo I, Banco de la República, Bogotá, 1977 [1898].

Sanders, James, “Belonging, to the great Granada family: partisan struggle and the construction of indigenous identity and politics in southwestern Colombia, 1849-1890”, en Nancy Appelbaum, Anne Macpherson and Karin Rosemblatt (Editores), *Race & nation in modern Latin America*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2003.

Sanders, James, “Ciudadanos de un Pueblo Libre”: liberalismo popular y raza en el suroccidente de Colombia en el siglo XIX”. *Historia Crítica*, 38, 2009: 173-203.

Sanders, James, *Contentious republicans: popular politics, race and clase in nineentenh-century Colombia*, Duke University Press, Durham, 2004.

Serna, Adrián, *Ciudadanos de la geografía tropical. Ficciones históricas de lo ciudadano*, Universidad Distrital, Bogotá, 2006.

Silva, Renán, *Los ilustrados de Nueva Granada 1760-1808: genealogía de una comunidad de interpretación*, Banco de la República/EAFIT, Bogotá, 2002.

Silva, Renán, *República liberal, intelectuales y cultura popular*, La Carreta, Medellín, 2005.

Sowell, David, “La Sociedad Democrática de Artesanos de Bogotá”, en Germán Mejía, Michael LaRosa y Mauricio Nieto (Editores), *Colombia en el siglo XIX*, Planeta, Bogotá, 1999, pp. 189-216.

Torres Giraldo, Ignacio, *Los inconformes*, 5 volúmenes, Latina, Bogotá, 1978-1979.

Torres, Rafael, *El precio de la guerra. El Estado fiscal militar de Carlos III (1779-1783)*, Marcial Pons, Madrid, 2013.

Tovar, Hermes, *El oscuro camino de la libertad. Los esclavos en Colombia, 1821-1851*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2009.

Tovar, Hermes, *Grandes empresas agrícolas y ganaderas*, CIEC, Bogotá, 1980.

Tovar, Hermes, *Hacienda colonial y formación social*, Sendai, Barcelona,1982.

Uribe, Jorge, "Sociología biológica, eugenesia y biotipología en Colombia y Argentina (1918-1939)", en Santiago Castro-Gómez y Eduardo Restrepo (Editores), *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX*, Universidad Javeriana, 2008, Bogotá, pp. 205-221.

Urrutia, Miguel, "El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera", en *Manual de historia de Colombia*, tomo III, Colcultura, Bogotá, 1980, pp. 177-246.

Urrutia, Miguel, *Historia del sindicalismo en Colombia*, Universidad de los Andes, Bogotá, 1969

Varelo, Edgar, *Formas de aprendizaje tecnológico en la Bogotá de fines del siglo XIX: diversos esfuerzos y logros*. Ponencia presentada en el XI° Congreso Nacional de Historia, Bogotá, agosto de 2000.

Vargas, Gustavo, *Colombia, 1854: Melo, Los artesanos y el socialismo*, Oveja Negra, Bogotá, 1972.

Vargas, Laura, "Oficinas sin gremio: enseñando a pintar sin ordenanzas en el Nuevo Reino de Granada", en *Colegiales, pintores y escultores: formas de conocimiento en el periodo colonial*, Museo Colonial, 2016, Bogotá, pp. 19-30.

Vega, Renán, "Liberalismo económico y artesanado en Colombia decimonónica". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 22, 1990: 47-66.

Vega, Renán, *Gente muy rebelde*, 4 volúmenes, Pensamiento Crítico, Bogotá, 2002.

Vélez, Juan C., "Las tribulaciones de un patriota desencantado. Las *Memorias histórico-políticas* de Joaquín Posada Gutiérrez". *Historia y Sociedad*, 12, 2006: 191-216.

Villegas, Álvaro y Castrillón, Catalina, "Territorio, enfermedad y población en la producción de la geografía tropical colombiana, 1872-1934". *Historia Crítica*, 32, 2006: 94-117.

Villegas, Álvaro, "Nación, intelectuales de elite y representaciones de degeneración y regeneración, Colombia 1906-1937". *Iberoamericana*, 28, 2007: 7-24.

Villegas, Hernán, *La formación social del proletariado antioqueño*, Extensión Cultural de Antioquia, Medellín, 1990.

Yáñez, Carlos, *Discursos y representaciones sociales de las identidades culturales en el Manual de urbanidad y buenas maneras de Manuel Antonio Carreño,* Universidad Nacional, Manizales, 2010.

Zambrano, Fabio, "La ciudad colombiana. Una mirada de larga duración", en Julián Arturo (Compilador), *Pobladores urbanos. Ciudades y espacios,* Tercer Mundo Editores/ICAN/Colcultura, Bogotá, 1994, pp. 35-72.

Historiografía sobre el Caribe colombiano

Acosta, Julio, *Manual del navegante*, Barranquilla, 1945.

Alarcón, José del C., *Compendio de historia del Departamento del Magdalena desde 1525 hasta 1895*, El Voto Nacional, Bogotá, 1962 [1895].

Alarcón, Luis, Conde, Jorge y Santos, Adriana, *Educación y cultura en el Estado Soberano del Magdalena (1857-1886)*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 2002.

Arango, Carlos, *Sobrevivientes de las bananeras*, ECOE, Bogotá, 1985.

Archila, Mauricio, *Barranquilla y el río. Una historia social de sus trabajadores,* CINEP, Bogotá, 1986.

Arquez Van-Stralen, Oscar, "Vaqueros y corraleros en la depresión momposina". Boletín Historial, 4

Arrieta, Armando y Hernández, Ruth, *Los inicios de Barranquilla. Poblamiento en el bajo Magdalena siglos XVI al XVIII*, Universidad del Norte, Barranquilla, 2006.

Bacca, Ramón Illán, "La narrativa en el Atlántico 1920-1940: El mundo de Cosme I". *Huellas*, 30, 1990: 21-29.

Bacca, Ramón Illán, "La narrativa en el Atlántico 1920-1940: El mundo de Cosme II". *Huellas*, 31, 1991: 29-38.

Bacca, Ramón Illán, *Escribir en Barranquilla,* Universidad del Norte, Barranquilla, 1998.

Bell Lemus, Gustavo, "¿Costa Atlántica? No: Costa Caribe", en Alberto Abello (Compilador), *El Caribe en la nación colombiana. Memorias,* Observatorio del Caribe Colombiano/Museo Nacional de Colombia, Bogotá, 2006, pp. 123-143.

Bell Lemus, Gustavo, "Cosme o una introducción al siglo XX de Barranquilla". *Huellas*, 2, 1981: 30-35.

Bernal, Luís A., "De la vieja Barranquilla 1841-1904", *Civilización*, 348, 1941.

Biografía de ciudades colombianas. Magangué, Editorial Turismo, Bogotá, 1952.

Blanco, José A., "Algunos aspectos sociales y económicos de la Barranquilla colonial", en José A. Blanco, *Atlántico y Barranquilla en la época colonial*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993, pp. 107-134.

Blanco, José A., "El censo del departamento del Atlántico (Partido de Tierradentro) en 1777", en José A. Blanco, *Atlántico y Barranquilla en la época colonial*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993, pp. 9-62.

Blanco, José A., *El norte de Tierradentro y los orígenes de Barranquilla*, Banco de la República, Bogotá, 1987.

Bobadilla, Emilio (Fray Candil), *A fuego lento*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1994 (1ª ed. 1902).

Bolívar, Jesús, *Barranquilla, 1900-1950. Ciudad, elite y consciencia obrera*, Cencys, Barranquilla, 2017.

Borrego Pla, María, "La conformación de una sociedad mestiza en la época de los Asturias, 1540-1700", en Adolfo Meisel (Editor), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Universidad del Norte, Barranquilla, 1994, pp. 59-107.

Borrego Pla, María, "Norma y planimetría. Tradición y modernidad en la Cartagena Indiana del quinientos", en Ariel Castillo (Compilador), *Respirando el Caribe. Memorias de la Cátedra del Caribe Colombiano*, volumen 1, Observatorio del Caribe Colombiano/Ministerio de Cultura/Universidad del Atlántico, Cartagena, 2001, pp. 29-47.

Borrego Pla, María, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, EEHA, Sevilla, 1983, pp. 407-417.

Borrego Pla, María, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, EEHA, Sevilla, 1983.

Bossa, Donaldo, *Nomenclator cartagenero*, Banco de la República, Bogotá, 1981.

Casas, Álvaro L., "Expansión y modernidad en Cartagena 1885-1930". *Historia y Cultura*, 3, 1994.

Conde, Jorge y Monsalvo Edwin, "Oficios y categorías ocupacionales en los primeros censos republicanos en la provincia de Cartagena". *Diálogos*, 17, (2), 2016: 139-158.
Conde, Jorge, "Ciudadanía, representación política y elecciones en el Caribe colombiano, 1820-1830". *Memorias*, 10, 2009: 157-185.
Conde, Jorge, "Ciudadanos de color y Revolución de Independencia o el itinerario de la pardocracia en el Caribe colombiano". *Historia Caribe*, 14, 2009: 109-137.
Conde, Jorge, *Buscando la nación. Ciudadanía, clase y tensión racial en el Caribe colombiano, 1821-1855*, Universidad del Atlántico/La Carreta Editores, Medellín, 2009.
Coronel, Juan, *Un peregrino*, Extensión Cultural de Bolívar, Cartagena, 1944 [1ª ed. 1894].
Dorta, Enrique, *Cartagena de Indias, puerto y plaza fuerte*, Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1998.
Earle, Rebeca, "La iconografía de la Independencia en Cartagena y la Nueva Granada", en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores) *Cartagena de Indias en la Independencia*, Banco de la República, Cartagena, 2011, pp. 261-598.
Fals Borda, Orlando, *El presidente Nieto*, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1981.
Fals Borda, Orlando, *Mompox y Loba*, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1979.
Fals Borda, Orlando, *Resistencia en el San Jorge*, Universidad Nacional/Banco de la República/El Ancora Editores, Bogotá, 2002.
Flórez Bolívar, Francisco, "Iluminados por la educación: los ilustrados afrodescendientes del Caribe colombiano a comienzos del siglo XX". *Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica*, 9, 2009: 35-58.
Flórez Bolívar, Francisco, "Representaciones sobre el Caribe en el marco de los debates sobre la degeneración de las razas. Geografía, raza y nación a comienzos del siglo XX". *Historia y Espacio*, 31, 2008: 35-59.
Flórez Bolívar, Roicer y Solano, Sergio Paolo, "Educando al buen ciudadano: el papel de las guardias nacionales en la provincia de Cartagena, Colombia, 1832-1857". *Anuario de Estudios Americanos*, 67, (2), 2010: 605-633.
Flórez Bolívar, Roicer y Solano, Sergio Paolo, "La reciente Historiografía social sobre el Caribe colombiano en el tránsito entre los siglos XX y XXI: logros, limitaciones y posibilidades", en Jaime

Bonet y Gerson Pérez (Coordinadores), *20 años de estudios sobre el Caribe colombiano*, Banco de la República, Cartagena, 2020, pp. 39-116.

Flórez Bolívar, Roicer y Solano, Sergio Paolo, "Los años de las dificultades: la Caja de Ahorros de la Provincia de Cartagena, Nueva Granada, 1843-1853". *América Latina en la Historia Económica*, 21, (2), 2014: 116-144.

Flórez Bolívar, Roicer, "'Entre nosotros se considera más vivo el que burla mejor las leyes fiscales': prácticas ilegales y sistema tributario en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886". *moreSociedad y Economía*, 23, 2012: 141-166.

Flórez Bolívar, Roicer, "Ciudadanos y vecinos: un acercamiento al proceso de construcción del ciudadano en Cartagena durante el siglo XIX". *Historia Caribe*, 11, 2006: 111-128.

Fonnegra, Gabriel, *Bananeras testimonio vivo de una epopeya*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1980.

Franco, Luís, "Los artesanos de Antioquia a fines del período colonial: una mirada a través de la Instrucción General para los Gremios de 1777". *Historia y Sociedad*, 26, 2014: 81-97.

Fuenmayor, José Félix, *Cosme*, Bogotá, Oveja Negra, 1984 [1927].

García, Antonio, *El mar de los deseos. El Caribe hispano-musical. Historia y contrapunto*, Siglo XXI Editores/Universidad de Quintana Roo/Estado Libre y Soberano de Quintana Roo/Unesco, México, 2002.

García, Jorge, *Retratos de médicos. Crónicas sobre médicos del Bolívar grande en el siglo XIX*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 2000.

Garrido, Margarita, "Vida cotidiana en Cartagena de Indias en el siglo XVII", en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (Editores), *Cartagena de Indias en el siglo XVII*, Banco de la República, Cartagena, 2007, pp. 451-498.

Geografía económica de Colombia. Atlántico, Contraloría General de la República, Bogotá, 1936.

Geografía económica de Colombia. Bolívar, Contraloría General de la República, Bogotá, 1942.

Goenaga, Miguel, *Lecturas locales*, Tipografía Goenaga, Barranquilla, 1952.

Goenaga, Teodosio, "Datos para una monografía del río Magdalena", en *Congreso hispanoamericano de historia*, Academia de Historia de Cartagena, Cartagena, 1935, pp. 336-339.

Gómez, Carmen, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, EEHA, Sevilla, 1984.

González de Arco, Gertrudis. *Desarrollo económico y despegue industrial en Cartagena. El caso de la Fábrica de Tejidos Merlano y compañía 1892-1915*. Trabajo de grado para optar al título de historiadora-Universidad de Cartagena, Cartagena, 2007.

Grahn, Lance, "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII", en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (Editores), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Banco de la República, Cartagena, 2005, pp. 19-53.

Gutiérrez, Antonio, "La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial", en *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985, pp. 145-159.

Helg, Aline, "De castas a pardos. Pureté de sang et egalité contitutionnelle dans le processus independantiste de la Colombie Caraibe", en Véronique Hébrard y Geneviève Verdo (Editoras), *Las independencias hispanoamericanas: Un objeto de historia*, Casa de Velásquez, Madrid, 2013, pp. 181-196.

Helg, Aline, "El general José Padilla e su laberinto: Cartagena en el decenio de 1820", en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores), *Cartagena de Indias en el siglo XIX*, CBanco de la República/Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 2002, pp. 3-29.

Helg, Aline, *Libertad e igualdad en el Caribe colombiano, 1770-1835*, Banco de la República/EAFIT, Bogotá, 2011.

Helg, Aline, *Liberty and equality in Caribbean Colombia, 1770-1835*, The University North Carolina Press, Chapel Hill, 2004.

Herrera, Marta, *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales neogranadinos, siglo XVIII*, ICANH/Academia Colombiana de Historia, Bogotá, 2002.

Hoenigsberg, Julio, *Cien años de historia masónica de la Resp. Log. El siglo XIX No. 24-1*, Barranquilla, Tip. Mora y Escofet, 1964.

Kuethe, Allan, "Flexibilidad racial en las milicias disciplinadas de Cartagena de Indias". *Historia y Cultura*, 2, 1994: 177-191.

Lasso, Marixa, "Race war and nation in Caribbean Gran Colombia, Cartagena, 1810-1832". *American Historical Review*, 111, (2), 1996: 353-359.

Laurent, Muriel, "Las redes de Remigio Márquez. Las relaciones interpersonales de un pardo en la primera república cartagenera y en la Gran Colombia", en José Polo y Rafael Acevedo (Edito-

res), *Sociedad, política y cultura en Colombia siglos XVIII-XIX*, Universidad de Cartagena/La Carreta Editores, Medellín, 2015, pp.123-152.

Le Roy, Gordon Bruce, *El Sinú. Geografía humana y ecológica,* Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1983.

LeGrand, Catherine, "Campesinos y asalariados en la zona Bananera de Santa Marta (1900-1935)", en Gustavo Bell (Editor), *El Caribe colombiano. Selección de textos históricos,* Universidad del Norte, Barranquilla, 1988, pp. 183-197.

Lemaitre, Alberto, *Estampas de Cartagena de ayer*, Cartagena, 1990.

Lemaitre, Daniel, *Mompos, tierra de Dios*, Cartagena, 1950.

Lemaitre, Daniel, *Poesías y corralitos de piedras*, Corporación Financiera del Norte, Bogotá, 1983.

Lemaitre, Eduardo, *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Banco de la República, Bogotá, 1984.

Llinás Vega, Nicolás, "La potencialidad industrial del Atlántico". *El Mes Financiero y Económico*, 6, 1938: 96.

López, Alejandro, "Barranquilla industrial". *Liga de Comercio de Barranquilla*, 69, 1937.

López, Alejandro, "Barranquilla industrial". *Liga del Comercio de Barranquilla*, 17, 1936.

Lucena G., Manuel, "Ciencia y crisis política: la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)". *Revista de Historia Naval*, 30, 1990: 31-38.

Madiedo, Manuel María, *La ciencia social o el socialismo científico*, Incunables, Bogotá, 1982.

Marchena, Juan, "Sin temor al Rey ni a Dios. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial", en Allan Kuethe y Juan Marchena (Editores), *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Universitat Jaume I, Castelló de la Plana, 2005, pp. 31-100.

Marco Dorta, Enrique, *Cartagena de Indias: Puerto y plaza fuerte*, Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1988.

Martá, Adolfo, *Romances y cántigos*, Imprenta Departamental, Barranquilla, 1961.

Marthe, Leonello, *Historia de la Sociedad de Hermanos de la Caridad*, Panamericana Formas e Impresos, Barranquilla, 1996.

Martínez Fajardo, Eustorgio, *Cuentos y leyendas de Cartagena*, Tipografía El Esfuerzo, Cartagena, 1946.

McFarlane, Anthony, “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El Consulado de Cartagena de Indias”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 11, 1983: 43-69.

Medina, José Toribio, *La imprenta en Cartagena de Indias*, Imprenta Elzeviriana, Santiago de Chile, 1904.

Meisel, Adolfo (Editor), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Universidad del Norte, Bogotá, 1994.

Meisel, Adolfo, “¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX?”, en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores), *El rezago de la Costa Caribe colombiana*, Banco de la República/Fundesarrollo/Universidad del Norte/Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1999, pp. 69-102.

Meisel, Adolfo, “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”. *Lecturas de Economía*, 23, 1987: 57-84.

Meisel, Adolfo, “Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional”. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 4, 1999.

Meisel, Adolfo, “El situado de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (Coordinadores), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, COLMEX/Instituto Mora, México, 2012, pp. 193-211.

Meisel, Adolfo, “La Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957”, en Adolfo Meisel, *¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos*, Banco la República, Bogotá, 2011, pp. 203-246.

Meisel, Adolfo, “Una historiografía en expansión: los estudios sobre historia económica del Caribe colombiano, 1997-2017”, en Jaime Bonet y Gerson Pérez (Coordinadores), *20 años de estudios sobre el Caribe colombiano*, Banco de la República, Cartagena, 2020, pp. 19-38.

Molina, Fernando, “Actividad empresarial de Juan Bautista Mainero y Trucco en Bolívar, Chocó, Antioquia y Cundinamarca 1860-1918”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 7, 1989: 3-29.

Monsalvo, Edwin y Conde, Jorge, “De rebeldes a sediciosos. Cultura política en la Nueva Granada en la primera mitad del siglo XIX”. *Memorias*, 8, (15), 2011: 197-227.

Monsalvo, Edwin y Conde, Jorge, “La conspiración como arma política. El plan sedicioso del 14 de agosto de 1833 en Cartagena”. *Revista Complutense de Historia de América*, 37, 2011: 73-92.

Monsalvo, Edwin y Conde, Jorge, "Oficios y categorías ocupacionales en los primeros censos republicanos en la provincia de Cartagena". *Diálogos*, 17, (2), 2016: 139-158.

Monsalvo, Edwin, "La igualdad: entre la retórica republicana y la distinción racial. Cartagena de Indias 1810-1830". *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 15, (1), 2010: 28-29.

Múnera, Alfonso, *El fracaso de la nación. Región, raza y clase en el Caribe colombiano 1717-1810*, Banco de la República/El Áncora Editores, Bogotá, 1998.

Navarrete, María C., "Los artesanos negros en la sociedad cartagenera del siglo XVII". *Historia y Espacio*, 15, 1994: 7-25.

Nichols, Theodore, "Rise of Barranquilla". *Hispanic American Historical Review*, 34, (2), 1954: 158-174.

Nichols, Theodore, *Tres puertos de Colombia*, Banco Popular, Bogotá, 1973.

Obeso, Candelario, "Secundino el zapatero", en *Cantos populares de mi tierra*, Ministerio de Cultura/Universidad de Cartagena, Bogotá, 2009 [1882], pp. 129-221.

Ocampo, Gloria I., *La instauración de la ganadería en el valle del Sinú: la hacienda Marta Magdalena, 1881-1956*, Universidad de Antioquia /ICANH, Bogotá, 2007.

Pedraja, René de la, "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 8, 1976: 107-125.

Peñas, David, *Los bogas de Mompox. Historia de un zambaje*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1988.

Pérez Arbeláez, Enrique, *Hilea madgalenesa*, Bogotá, 1948.

Polo, José, "La historia como saber y disciplina en el Caribe colombiano, 1995-2005. Desafíos y perspectivas", en Aarón Espinosa (Editor), *Respirando el Caribe. Memorias del II Encuentro de Investigadores sobre el Caribe colombiano*, Colciencias/Observatorio del Caribe Colombiano, Bogotá, 2006, pp. 27-54.

Porras, Gabriel, *La magna epopeya de Cartagena*, Temis, Bogotá, 1965.

Porto del Portillo, Raúl, *Los próceres de Cartagena*, volumen 2, Imprenta Departamental, Catagena, 1943.

Posada, Eduardo, "Deuda externa, servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): 1900-1950". *Investigación y Desarrollo*, 2, 1992: 64-78.

Posada, Eduardo, "Karl Parrish, un empresario colombiano de los años veinte". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 18, 1986: 2-20.

Posada, Eduardo, "La ganadería en la Costa Atlántica colombiana, 1870-1950". *Coyuntura Económica*, XVIII, 3, 1988: 663-684.

Posada, Eduardo, "Progreso y estancamiento 1850-1950", en Adolfo Meisel (ed.), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Universidad del Norte, Barranquilla, 1994, pp. 264-272.

Posada, Eduardo, *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*, Banco de la República/El Áncora Editores, Bogotá, 1998.

Posada, Eduardo, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Cámara de Comercio/CEREC, Barranquilla, 1987.

Prada, Antonio, *Una vida a bordo del puerto*, Antillas, Barranquilla, 1999.

Restrepo, Jorge y Rodríguez, Manuel, "La actividad comercial en Cartagena y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX". *Estudios Sociales*, 1, 1986: 46-101.

Restrepo, Jorge y Rodríguez, Manuel, "Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900", en Gustavo Bell (Compilador), *El Caribe colombiano*, Universidad del Norte, Barranquilla, 1988, pp. 139-193.

Revollo, Pedro María, "Divagaciones sobre historia local (VIII)", AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, octubre 16 de 1927.

Revollo, Pedro María, *Costeñismos colombianos*, Mejoras, Barranquilla, 1942.

Revollo, Pedro María, *Mis memorias*, Mejoras, Barranquilla, 1997 [1954].

Riaño, María, "Los bogas del río Magdalena. Relaciones de poder en el texto y en el contexto", en María Nieto y María Riaño, *Esclavos, negros libres y bogas en la literatura del siglo XIX*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2011, pp. 139-266.

Ripoll, María T., *Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro estudios de casos*, Universidad de los Andes/Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena, 2007.

Ripoll, María T., *La elite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2006.

Romero, Dolcey, Márquez, Rosario y García, Manuel, *Manumisión y abolición de la esclavitud en el Caribe Colombiano 1812-1852*, Universidad Simón Bolívar, Barranquilla, 2018.

Ruiz Rivera, Julián, "Medio ambiente urbano en Cartagena de Indias: un juez y unos herreros", en Fernando Navarro (Coordinador), *Orbis Incognitvs: Avisos y legajos del Nuevo Mundo: Homenaje al profesor Luis Navarro García*, volumen 1, Universidad de Huelva, Huelva, 2007, pp. 137-153.

Salcedo, Pedro, *Apuntaciones historiales de Mompox*, Gobernación de Bolívar, Cartagena, 1987 [1841].

Sarta, Benjamín y Consuegra, José, *Estructura económica de Barranquilla*, Editora del Atlántico, Barranquilla, 1966.

Serrano, José, *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo XVII*, El Áncora Editores, Bogotá, 2006.

Solano, Sergio Paolo y Conde, Jorge, *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1993.

Solano, Sergio Paolo y Flórez Bolívar, Roicer, "Expropiación de las tierras del resguardo indígena de Tubará y las normas jurídicas de la época". *Justicia*, 12, 2007: 83-89.

Solano, Sergio Paolo y Flórez Bolívar, Roicer, "Historia social y literatura en Colombia a comienzos del siglo XX. Los sectores sociales medios en la novela Cosme de José Félix Fuenmayor". *Revista de Indias*, 71, (252), 2011: 601-622.

Solano, Sergio Paolo y Flórez Bolívar, Roicer, "Indígenas, mestizajes y poder en el Bolívar Grande (Colombia) en el siglo XIX". *Indiana*, 26, 2009: 267-295.

Solano, Sergio Paolo y Flórez Bolívar, Roicer, "Política, lenguaje y control social en la región Caribe colombiana durante el penúltimo periodo finisecular", en Freddi Ávila (Editor), *El español del Caribe colombiano*, Alcaldía de Cartagena, Cartagena, 2007, pp. 103-153.

Solano, Sergio Paolo y Flórez Bolívar, Roicer, "Resguardos indígenas, ganadería y conflictos sociales en el Bolívar Grande, 1850-1875". *Historia Crítica*, 34, 2007: 92-117.

Solano, Sergio Paolo y Flórez, Roicer, "Política y trabajo. Debates sobre las normas jurídicas y las relaciones laborales de servidumbre en el Bolívar Grande (Colombia) en el siglo XIX". *Revista de Estudios Sociales*, 35, 2013: 16-28.

Solano, Sergio Paolo, "Acumulación de capital y desarrollo industrial. Limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla 1900-1934". *Historia y Cultura*, 2, 1994.

Solano, Sergio Paolo, "Artesanos de color y milicias en el Caribe continental hispánico. Reflexiones acerca de la cultura política de los libres de color a finales del dominio colonial", en Alcides Beretta Curi (Coordinador), *Artesanos de dos mundos: diálogos y problemas de investigación*, Universidad de la República, Montevideo, 2019, pp. 7-53.

Solano, Sergio Paolo, "Artesanos, bellas artes, raza y política en Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) a finales de la Colonia", en Alcides Beretta Curi (Coordinadora), *Inmigración europea, artesanado y orígenes de la industria en América Latina*, Universidad de la República, Montevideo, 2016, pp. 113-142.

Solano, Sergio Paolo, "Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX". *Theomai*, 31, 2015: 79-105.

Solano, Sergio Paolo, "Barranquilla vista por un alcalde en 1872", *Diario del Caribe*, Barranquilla, mayo 9 de 1988.

Solano, Sergio Paolo, "Barranquilla: progreso, crisis e identidad". *Intermedio*. suplemento dominical del *Diario del Caribe*, Barranquilla, marzo 27 de 1988.

Solano, Sergio Paolo, "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla en la primera mitad del siglo XIX". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 21, 1989: 24-34.

Solano, Sergio Paolo, "De bogas a navegantes: los tripulantes de los barcos de vapor del río Magdalena (Colombia), 1850-1930". *Historia Caribe*, 3, 1998: 55-70.

Solano, Sergio Paolo, "Del 'antilatifundismo sociológico' al revisionismo historiográfico. La ganadería en la historiografía sobre el Caribe colombiano". *Mundo Agrario*, 10, (20), 2010.

Solano, Sergio Paolo, "El mundo del trabajo en el Caribe colombiano durante el siglo XIX", en José Polo y Sergio Paolo Solano (Editores), *Historia social del Caribe colombiano*, Universidad de Cartagena/La Carreta Editores, Medellín, 2011, pp. 73-122.

Solano, Sergio Paolo, "Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX". *Historia y Cultura*, 3, 1995: 9-38.

Solano, Sergio Paolo, "Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano. El caso de la Fábrica de Tejidos Obregón". *Historia y Cultura*, 1, 1993: 13-31.

Solano, Sergio Paolo, "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe colombiano". *El Taller de la Historia*, 1, (1), 2001: 79-121.

Solano, Sergio Paolo, "Formas salariales y el salario justo en el Caribe colombiano, 1850-1930". *Amauta*, 15, 2010: 157-181.

Solano, Sergio Paolo, "Gasto fiscal e inversiones en mano de obra libre en Hispanoamérica. El caso de Cartagena de Indias (1750-1810)". *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 24, (2), 2019: 195-232.

Solano, Sergio Paolo, "Historiografía sobre las relaciones entre las instituciones y los artesanos en Hispanoamérica a finales de la Colonia", en Sonia Pérez y Sergio Paolo Solano (Coordinadores), *Pensar la historia del trabajo y los trabajadores en América, siglos XVIII y XIX*, Iberoamericana/Vervuert, Madrid/Frankfurt, 2016, pp. 17-58.

Solano, Sergio Paolo, "Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe colombiano, 1850-1930". *Palobra*, 9, 2008: 125-144.

Solano, Sergio Paolo, "Intelectuales y política a finales del siglo XIX en la región Caribe colombiana", en *IV Seminario Internacional de Estudios del Caribe. Memorias*, Universidad de Cartagena/Universidad del Atlántico, Cartagena, 1999, pp. 167-180.

Solano, Sergio Paolo, "*La Industria*, historia de la primera fábrica en Barranquilla". *Revista Informativa*, 168, 1990: 37-41.

Solano, Sergio Paolo, "La novela Yngermina de Juan José Nieto y el mundo racial del Bolívar Grande en el siglo XIX". *Revista de Estudios Sociales*, 31, 2008: 34-47.

Solano, Sergio Paolo, "Oficios, economía de mercado, hábitos de consumo y diferenciación social. El artesanado en Colombia, 1850-1930", en Sonia Pérez Toledo (Editora), *Trabajo, trabajadores y participación popular. Estudios sobre México, Guatemala, Colombia, Perú y Chile, siglos XVIII y XIX*, Anthropos/UAM, Barcelona/México, 2012, pp. 113-144.

Solano, Sergio Paolo, "Pedro Romero, el artesano: trabajo, raza y diferenciación social en Cartagena de Indias a finales del dominio colonial". *Historia Crítica*, 61, 2016: 151-170.

Solano, Sergio Paolo, "Raza, mestizaje, nación y ciudadanía: notas para repensar la configuración socio-racial del Caribe colombiano en el siglo XIX", en Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, *Infancia de la nación. Colombia en el primer siglo de la República*, Pluma de Mompox Editores, Cartagena, 2011, pp. 148-172.

Solano, Sergio Paolo, "Raza, trabajo, liberalismo y honorabilidad en Colombia durante el siglo XIX", en Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, *Infancia de la nación. Colombia en el primer siglo de la República*, Pluma de Mompox Editores, Cartagena, 2011, pp. 23-68.
Solano, Sergio Paolo, "Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región Caribe colombiana, 1850-1930". *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 6, (62), 2009: 53-79.
Solano, Sergio Paolo, "Repensando la configuración socio-racial del Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII: Pardos, mulatos, cuarterones y quinterones". *Aguaita*, 25, 2013: 39-59.
Solano, Sergio Paolo, "Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810". *Memorias*, 10, (19), 2013: 92-139.
Solano, Sergio Paolo, "Sistemas defensivos y trabajadores en Cartagena de Indias, 1750-1810", en Sonia Pérez Toledo (Coordinadora), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, UAMI, México, 2022, pp. 87-159.
Solano, Sergio Paolo, "Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810". *Historia*, 51, (II), 2018: 549-588.
Solano, Sergio Paolo, "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930". *Historia y Cultura*, 3, 1996: 61-77.
Solano, Sergio Paolo, "Trabajo, "gente de bien" y nación en Colombia durante el siglo XIX". *Boletín Americanista*, LXI, (62), 2011: 219-239.
Solano, Sergio Paolo, "Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores de los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930". *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, 88, 2010: 39-60.
Solano, Sergio Paolo, "Tributo, fenotipo y genealogía. Indígenas y nación en el Caribe colombiano durante el siglo XIX". *Revista Complutense de Historia de América*, 38, 2012: 103-127.
Solano, Sergio Paolo, "Un problema de escala: la configuración social del puerto en las ciudades del Caribe colombiano durante el siglo XIX", en Jorge Elías y Antonino Vidal (Editores), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visiones históricas*, Universidad del Norte-Universidad del Magdalena, Barranquilla, 2010, pp. 398-441.

Solano, Sergio Paolo, Flórez Bolívar, Roicer y Vanegas Beltrán, Muriel, "La multiplicación de los espejos. Raza, región y nación en el Caribe colombiano en el siglo XIX", en Luis Castro Castro (Coordinador), *Independencias, república y espacios regionales. América Latina en el siglo XIX*, Iberoamericana/Vervüert, Madrid, 2022.

Solano, Sergio Paolo, Flórez, Roicer y Malkún, William, "Ganaderos y comerciantes: el manejo del poder político en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1885". *Historia y Sociedad*, 18, 2010: 15-42.

Solano, Sergio Paolo, Flórez, Roicer y Malkún, William, "Ordenamiento territorial y conflictos jurisdiccionales en el Bolívar Grande 1800-1886". *Historia Caribe*, 13, 2008: 65-119.

Solano, Sergio Paolo, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Ministerio de Cultura/Observatorio del Caribe Colombiano/Universidad de Cartagena, Bogotá, 2003.

Solano, Sergio Paolo, Vanegas Beltrán, Muriel y Flórez Bolívar, Roicer, "Sociedad, raza, educación y movilidad social: Colegio Real y Seminario Conciliar San Carlos Borromeo y Sacerdotes en Cartagena de Indias (1750-1810)". *Historia*, 53, (II), 2020: 631-660.

Solano, Sergio Paolo, Vanegas Beltrán, Muriel y Hernández, Dianis, "Labores y vida urbana de los esclavos de particulares y del rey en Cartagena de Indias, 1750-1810". *El Taller de la Historia*, 13, (1), 2021: 25-58.

Sowell, David, *Artesanos y política en Bogotá, 1832-1919*, Pensamiento Crítico/Círculo de Lectura Alternativa, Bogotá, 2006.

Sundheim, Adolfo, *Fruta tropical*, Imprenta de J. Blass y Cía, Madrid, 1919.

Sundheim, Adolfo, *Vocabulario costeño*, Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1994 (1ª edición: 1922).

Tejado Fernández, Manuel, *Aspectos de la vida social en Cartagena de Indias durante el seiscientos*, CSIC/EEHA, Sevilla, 1954.

Triana, Humberto, "La Escuela Náutica de Cartagena". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 8, 1964.

Troncoso, Luis, "Crisis y renovación del liberalismo cartagenero". *El Taller de la Historia* 1, (1), 2009: 115-140.

Uricoechea, Fernando, "Resabios tribales y cosmopolitismo periférico: Bogotá y Cartagena en 1900". *Revista Colombiana de Sociología*, 1, 1990: 89-100.

Vanegas Beltrán, Muriel y Vargas, Adineth, “Mompox. El Síndico Procurador, Francisco de la Bárcena Posada, pide sanción para los desmanes de los bogas, que hacen el tráfico fluvial del Magdalena, de Honda a la nominada villa, tocando en Zaragoza, Cáceres y otros puertos. Años de 1805”. *El Taller de la Historia*, 12, (1), 2020: 223-247.

Vanegas Beltrán, Muriel, “El liberalismo popular y obrero en Cartagena de Indias (Colombia), 1850-1920”, en Sonia Pérez Toledo (Coordinador), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, UAMI, México, 2022, pp. 433-482.

Verbel, Greis, “Elites y redes de poder en torno al proyecto regenerados. Cartagena 1874-1892”, *El Taller de la Historia*, 3, (3), 2011: 41-62.

Vergara y Velasco, Francisco, *Nueva geografía de Colombia*, tomo II, Banco de la República, Bogotá, 1974 [1901].

Vergara, José y Baena, Fernando, *Barranquilla su pasado y su presente*, Banco Dugand, Barranquilla, 1922.

Vidal, Antonino, “Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI”. *Historia Caribe*, 9, 2004: 120-137.

Vidal, Antonino, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe 1580-1640: la producción agraria,* Agrija Editores, Lebrija, 1998.

Vidal, Antonino, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2002.

Viloria, Joaquín y Meisel, Adolfo, “Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927”. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 1, 1999.

Zambrano, Fabio, “Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia”, en Alberto Abello y Silvana Giaimo (Compiladores), *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano*, Observatorio del Caribe Colombiano/FONADE/Universidad del Atlántico, 2000, Cartagena, pp. 1-95.

Zambrano, Milton, *El empresariado en Barranquilla 1880-1945*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1998.

Zapatero, Juan M., *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid, 1979.

Tesis de grado

Alarcón, Luís A., *Sociedad y política en el Estado del Magdalena, 1857-1886*. Trabajo inédito que forma parte de su tesis de Maestría en Historia, Universidad Nacional/Universidad del Atlántico).

Arredondo León, *Liberalism, working class formation and historical memory: dock worker in a Colombian frontier*, Thesis PhD City of University of New York, New York, 2005.

Berdugo, Sandra, *Ingenio azucarero María en Cartagena: el caso de Nicolás de Zubiría 1873-1892*, Trabajo de grado para optar al título de historiadora-Universidad de Cartagena, Cartagena, 2007.

Calderón, Andrés, *Mirando a Nueva España en otros espejos. Cuatros ensayos sobre demografía y niveles de vida, siglos XVI-XIX*, Tesis doctoral Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2016.

Falcao, Jairo Fleck, *Coperacao, experiencia e sobrevivencia: A historia dos trabalhadores do porto de Porto Alegre (1961-1989)*, Tese de doutorado Universidade do Vale do Rio do Sinos, Porto Alegre, 2009.

Fernández, Alfonso, *La participación de los sectores populares en la vida política de la Provincia de Cartagena, 1821-1850*, Tesis doctoral Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2010.

Gómez, Amanda y Malpica Bertha, *Historia de la organización de los trabajadores del río Magdalena 1935-1945*, Tesis de grado Universidad Nacional, Bogotá, 1984.

Gómez, Leguis, *El Colegio Universidad del Estado Soberano de Bolívar, 1870-1885*, Tesis de grado Universidad de Cartagena, Cartagena, 1999.

González de Arco, Gertrudis. *Desarrollo económico y despegue industrial en Cartagena. El caso de la Fábrica de Tejidos Merlano y compañía 1892-1915*. Trabajo de grado para optar al título de historiadora-Universidad de Cartagena, Cartagena, 2007.

Lorduy, Luis C., *Entre bandurrias y garlopines. Los artesanos músicos de Cartagena, 1910-1920*, Tesis para optar al título de historiador, Universidad de Cartagena, Cartagena, 2008.

Machado, Adalberto, *La exportación de carnes y el Packing House de Coveñas 1918-1938*, Trabajo de grado para optar al título de economista, Corporación Tecnológica de Bolívar, Cartagena, 1989.

Martínez, Rosa, Martelo, Rosmary y Cabrera, Alfonso, *Sistemas constructivos antiguos*, Tesis para optar al título de arquitectos Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1991.

Morais, Nágila de, *"Todo cais é uma saudade de pedra": repressão e morte dos trabalhadores catraieiros (1903-1904)*, Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em História e Culturas Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2009.

Pereira do Santos, Carlos, *Entre o porto e a estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-ce. 1920-1970*, Recife, tese de doutorado Universidade Federal de Pernambuco, 2008.

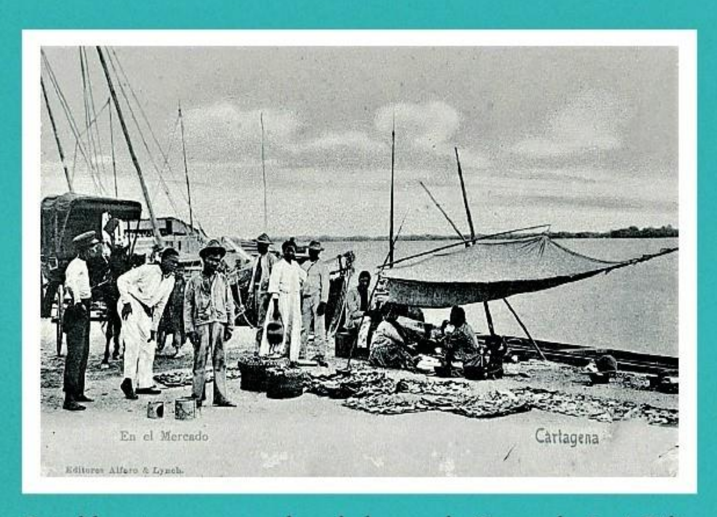
Serrano, Manuel, *El obispado de Cartagena de Indias en el siglo XVIII (iglesia y poder en la Cartagena colonial)*, Tesis doctoral Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015.

Solipa, Israel, *Formación profesional en Cartagena, 1885-1900: visión de la política educativa de la Regeneración*, Tesis de grado Universidad de Cartagena, Cartagena, 2002.

Velasco e Cruz, María Cecilia, *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*, Tese de Doutorado Universidade de São Paulo, São Paulo 1998, pp. 131-207.

Vivian, Diego Luiz, *Indústria portuária sul-rio-grandense: portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e rio grande (1956-1964)*, Dissertação apresentada para a obtenção do grau de Mestre em História-Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

Viviel, Adriana, *Difusión de las normas de urbanidad en Cartagena: entre discursos y realidades: 1870-1890*, Tesis para optar al título de Historiadora, Universidad de Cartagena, Cartagena, 2001.



Este libro toma su nombre de la novela *Cosme* de José Félix Fuenmayor (1927), que trata sobre la familia de un boticario que por los avances de la economía capitalista moderna enfrenta la pérdida de los valores y estilo de vida basado en el trabajo artesanal. Analiza el mundo laboral, social y cultural de grandes sectores de la población urbana de región Caribe colombiana, en un contexto de nacimiento y consolidación de la moderna sociedad capitalista, con la creciente generalización de las formas del trabajo libre asalariado entre amplios sectores de la población.